

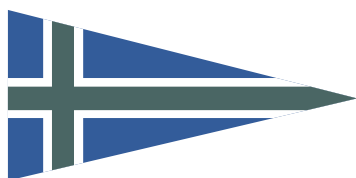


CLUB NÁUTICO HONDARRIBIA
HONDARRIBIKO KLUB NAUTIKOA



BODAS DE ORO
1969-2019
URREZKO EZTEIAK





CLUB NÁUTICO HONDARRIBIA
HONDARRIBIKO KLUB NAUTIKOA

BODAS DE ORO
1969-2019
URREZKO EZTEIAK

Egileak Autores:

Antton Garmendia, Koldo Ortega.

Kolaboratzaileak Colaboradores:

Marcela Martinez, Pello Olazabal, Felipe Lopetegi, Ricardo Letamendia, Sara Irastorza, Iñaki Jauregi, Juncal Calderón Vesga.

Ekarpenak Aportaciones:

Eusebio Albisu, Jose Manuel Elduayen, Miguel Angel Elias, M.^a Jose Marin, Estela Herrero, Mercedes Iridoy, Felipe Lopetegi, Antton Garmendia, Sara Irastorza, Amparo Marín de la Bárcena, José María Marín de la Bárcena, Mariano Martin, Hilario Martinez Oronoz, Ignacio M^a Iraizoz, Ignacio Muiño, Pello Olazabal, Juan Ignacio Tolosa, Aritz Urkola, Mikel Vazquez.

Elkarriketak Entrevistas:

Iker Martinez, Maiko Aldarondo, Felipe Lopetegui, Olatz Muñoz.

Argazkiak Fotografía:

Hondarribia Klub Nautikoa / Club Náutico Hondarribia – Matías Guilló.

Azaleko margoa Cuadro de portada:

Portadako irudia Martin Ricoren margolan bat da, 1872an margotua, "Bidasoaren bokalea" du izena, eta Prado Museoko "Ramón Errazu" bildumakoa da. / La imagen de la portada es un cuadro de Martin Rico pintado en 1872, se titula "Desembocadura del Bidasoa", y pertenece a la colección "Ramón Errazu" del Museo del Prado.

Kontrazalaren margoa Cuadro de contraportada:

Auguste Renoir. "Port de pêche, Vue de Fontarabie depuis Hendaye". 1895.

XIX. mendearen amaieran, Renoirrek jada ikusten zituen CNHa dinamizatu duten bi motorrak, arrantza eta bela. / A finales del Siglo XIX, Renoir ya veía los dos motores que han dinamizado el CNH, la pesca y la vela.

Itzulpena Traducción:

Xabier Euskitze - Neuronala (Eusko Jaurlaritz).

Edita Argitaratzailea:

CLUB NÁUTICO HONDARRIBIA – HONDARRIBIKO ITSAKARI BAITA.

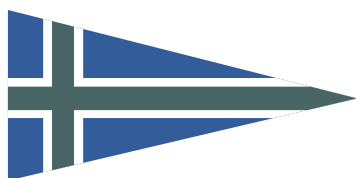
Esker Onez Agradecimientos: Hondarribiko Udala - Ayuntamiento de Hondarribia, Eusko Jaurlaritz (Euskadiko Kirol Portuak), Gobierno Vasco (Puertos Deportivos del País Vasco), Hondarribiko Arrantzaleen Kofradia-Cofradía San Pedro de Hondarribia eta Mikel Jauregi Berrotaran.

Lege Gordailua Depósito Legal: D 00159-2021

ISBN: 978-84-09-27941-8

Diseinua, Maketazioa, Inprimaketa Diseño, Maquetación, Impresión:

Digitarte.



CLUB NÁUTICO HONDARRIBIA
HONDARRIBIKO KLUB NAUTIKOA

HONDARRIBIKO BELA KULTURAREN ALDE, ITSASOAN ETA LURREAN,
ARITU, ARI ETA ARITUKO DIREN PERTSONA GUZTIEI

A TODAS LAS PERSONAS QUE, EN MAR Y EN TIERRA, HAN VELADO, VELAN
Y VELARÁN EN FAVOR DE LA CULTURA NÁUTICA EN HONDARRIBIA

Aurkibidea Índice

0.- Presidentearen Agurra Saluda del Presidente	9
1.- Urrezko Kluba, Urrezko Bertsotan Bodas de Oro Rimadas (Jexuxmari Mendizabal “Bizargorri”)	11
2.- Aurkezpena: Belak Haizetan Presentación: Velas al Viento	13
3.- Bela-Nabigazioa Historian La Navegación a vela en la Historia	17
3.1.- Bela-Nabigazioa: kirola eta plazera Navegación a vela: deporte y placer	18
3.2.- Klub Nautikoen sorrera Origen de los Clubes Náuticos	20
3.3.- Bela Euskal Herrian La vela en El País Vasco	23
4.- Bela Hondarribian: Klub Nautikoa (Aurkezpena) La vela en Hondarribia: Club Náutico (Presentación) ...	25
5.- Hondarribiko Klub Nautikoaren alderdiak (1969-2019)	
Facetas del Club Náutico de Hondarribia: 1969-2019	43
5.1.- Hondarribiko aurrekari historikoak Antecedentes históricos en Hondarribia	43
5.2.- Klubaren lehen hamarkada: 1969-1979 Primera década del Club: 1969-1979	46
5.3.- Klubaren Lehendabiziko azpiegiturak Primeras infraestructuras del Club	
HONDARRIBIKO ITSASKARI BAITA	50
5.4.- 80ko Hamarkadaren Bukaera: Klubaren Historiaren atala	
Final de los 80: Otra (parte de la) Historia del Club	62
5.5.- XX. mendetik XXI. mendera: Klubaren garapena	
Del Siglo XX al XXI: Consolidación del Club (Memoria 2019)	68
5.6.- Bela-Eskola Klubaren historian La Escuela de vela en la historia del Club	74
5.7.- Arrantza: Klubaren jarduera historikoa La Pesca: actividad histórica del Club	86
5.8.- Emakumea Hondarribiko Klub Nautikoan La mujer en el Club Náutico	96
5.9.- Gizarte, itsaso eta kultura gaien zabalkundea	
Divulgación de temas sociales, marítimos y culturales	104
5.10.- Honaino iritsi gara: 2019 ekitaldiko memoria	
Hemos llegado hasta aquí: memoria del ejercicio 2019	109
6.- Bazkideen testigantzak, bizipenak eta ekarpenak Testimonios, vivencias y aportaciones de socios	117
7.- Protagonisten ahotsa: itasoarekiko aztarnak La voz de los protagonistas: huellas en la mar	179
8.- Urrezko Ezteien ospakizuna: erakusketak eta mahai ingurua	
Bodas de Oro: Exposiciones y mesa redonda	201
9.- Hondarribiko Klub Nautikoaren osagarri jakingarriak Datos complementarios del Club: curiosidades ...	211
10.- Eranskinak: Zuzendaritza-Batzordeak -Komodoroak - Estautuak - Ramón Iribarren	
Apéndices: Juntas Directivas - Comodoros - Estatutos - Ramon Iribarren	223
Erabilitako iturriak Fuentes utilizadas	275

0.- PRESIDENTEAREN AGURRA

Hondarribiko Klub Nautikoaren 50 urteurrena dela eta, Zuzendaritza Batzordeak hainbat ekitaldi antolatzearabaki zuen, mende erdi honen balantzea egiteko. Ekintza horien artean, azpimarratu beharrekoak dira honako hauek:

1. Erakusketa bat, non hauek guztiak bilduko diren:

- Funtsezko dokumentuak, eta baita amestutako eta burututako proiektuen planoak ere.
- Kirol-arloko lorpenen laburpena.
- Bazkideen bizipenen irudiak, kirol edo gizarte mailakoak, gure historiaren memoria grafikoa.

2.- Urtean zehar klubeko kideen arteko solasaldiak, kirol-ekitaldiak eta mahai-inguruak, Urrezko Ezteiak gogoratzeko.

3.- **Hondarribiko Klub Nautikoa 1969-2019** izeneko liburu honen argitalpena, epe horretako une, gorabehera eta bizipen nagusiak laburbiltzen dituen.

Iraganaren eta etorkizunaren arteko zubia den klub honek, harrotasunez, jarraipena ematen dio bere sorrerako zereginari, itsasoaren inguruko kirola eta balioak sustatzeari. Balio horiek ezarri ziren 1922ko Hondarribiko Klub Nautikoaren fundazio-helburu gisa ere, zeina egungoaren aitzindari izan baitzen. Hauxe zioen zenbait artikulutan: “1. artikulua: *Kirol Elkarrekin honen xedea da kirol-zaletasuna zabaltea, bere adierazpide eder guztien bitartez, eta berau osatzen duten kideei ibilaldi, entretenigarri eta gurtzak eskaintzea; erakundearen jardueretatik at geratuko dira jatorri politikoa duten ekintzak, edo herrialdearen legeen eta pertsonen ohorearen kontra doazenak.* 2. artikulua: *Elkarrekin lokaletan debekatuta gelditzen dira gai politiko eta erlijiosoei buruzko eztabaidak.* 27. artikulua: *Batzar Nagusiak eta Zuzendaritzak hartutako ebazpenek ez dute sekula asmo iraingarririk izango...*”

0.- SALUDA DEL PRESIDENTE

Con motivo del 50 Aniversario del Club Náutico de Hondarribia, La Junta Directiva acordó hacer balance de este medio siglo de vida del club a través de una serie de actos que contemplaran su recorrido histórico, entre los que destacan:

1.-Una exposición de:

- Documentos fundamentales, así como de los planos de proyectos soñados, y de los ejecutados.
- Resumen de logros conseguidos en el campo deportivo.
- Imágenes de vivencias de los socios, deportivas o sociales, memoria gráfica de nuestra historia.

2.-Unos encuentros con charlas, eventos deportivos y mesas redondas entre los miembros del club para recordar estas Bodas de Oro a lo largo del año.

3.-La edición de este libro **Club Náutico Hondarribia 1969-2019**, en el que se resumen los momentos, las vicisitudes y las vivencias principales durante este periodo.

Este Club que presido con orgullo, puente entre el pasado y futuro, da continuidad a su misión fundacional en la promoción del deporte y valores alrededor de la mar que ya se establecieron como objetivos fundacionales del Club Náutico de Fuenterrabía de 1922, precursor del actual, que contemplaban en los artículos: “Art.-1º: *Esta Sociedad Recreativa tiene por objeto difundir la afición a los sports náuticos en todas sus hermosas manifestaciones y proporcionar a los individuos que la componen, recreos y distracciones cultos y lícitos, siendo en su consecuencia ajeno a su institución cualquier acto que tenga matiz político y esté en desacuerdo con las leyes del país y del decoro.* Art.- 2º: *Quedan prohibidas las discusiones de tesis políticas y religiosas en los locales de la Sociedad.* y Art.- 27: *Ninguna de las resoluciones que adopten las Juntas Generales y Directiva entrañarán intención injuriosa...*”

Asmo-adierazpen honen ondorio dira –egungo HIBren DNaren parte ere bai– gure kirol lorpenak; klubak kirol-nautikaren sektorean duen izen ona; gure kideen harrotasuna beste klubekin eta federazio nazional zein nazioartekoekin lankidetzan antolatutako gizarte eta kirol alorreko jarduerengatik. Horren guztiaren emaitza da Eusko Jaurlaritzak eginiko aitorpena, Urkullu lehendakariaren sinaduraren bermeaz, zeinaren bidez 2017an herri-onurako elkarte izendatu baikintuzten. Aitzatespen horrek hainbat pertsonak eginiko ahalegin eta lan onaren garrantzia azpimarratu eta bide zuzenetik goazelako uste sendoa indartzen du, Hondarribia eta Kluba belaren eta kirol-arrantzaren munduan kokatuz.

Gure bizitza gogobetetzeko modurik onena hurkoaren eta gizartearen alde eskuzabaltasunez lan egitea da. Ez dago ideia hori garatzeko modu egokiagorik gure hainbat jarduerari arnasa ematea baino; bela-eskola, gero eta garrantzi handiagoa duena; arrantza-atalak; elkarte gastronomikoa; kultura eta gizarte arloko hainbat elkarerekin daukagun lankidetzak, gure Klubaren lana Hondarribiko herri osoari zabaltzen laguntzen duena, baita Bidasoalde osoari eta bisitariei ere.

Itsasoaren inguruko familia handi bat gara!

Lerro hauek baliatu nahi ditut aitorpen berezi bat egiteko bazkide sortzaileei, gaur egungoei, eta baita laguntzaile pribatu eta instituzional guztiei ere; izan ere, sinergiak sortzeko beren nahiak gureekin uztartu eta Hondarribiko herriarentzat eta historiarentzat hain garrantzitsua den ondare honi jarraipena emarik, funtsezko laguntza ematen dute.

Liburu honek hilezkortu egiten du gure Klubaren ibilbidea, sortu zenetik gaur egun arte, anekdota anonimoekin eta gure historiaren arduradun diren beste hainbatenekin; iparraldeko herri baten historia, itsasoa protagonista duela; oso urrun jada duela 2.000 urte baino gehiago Higerko lurmuturrean belaz hornitutako ontziek Hondarribiarrengan eragiten zuten miresmenetik. Gaur egun Klubaren belek txunditzen gaituzte Amuitz uhartetik agertzen zaizkigunean, beren kirol-piruetak edo jauzi jostariekin, batzuetan kirol-arrantzako beste ontzi batzuei ixkin eginez, haiek ere Klubekoak.

Nikolas Azkona Andueza

Consecuencia de esta declaración de intenciones, que es también parte constituyente del ADN del actual CNH, son los éxitos deportivos, el reconocido prestigio del Club dentro del sector náutico deportivo y la satisfacción de los socios con las diversas actividades sociales y deportivas propias y/o en colaboración con otros clubes y federaciones nacionales e internacionales que se organizan. Y fruto de ello es el reconocimiento por parte del Gobierno Vasco, avalado con la firma del Lehendakari Sr. Urkullu, como asociación de utilidad pública en 2017. Este hecho ha supuesto un reconocimiento fundamental al esfuerzo de muchas personas y la convicción de estar trabajando en la dirección correcta, colocando a Hondarribia y al club en el mundo de la vela y de la pesca deportiva.

El mejor modo de llenar de satisfacciones nuestra vida es a través del esfuerzo y trabajo desinteresado para beneficiar a otros y a la sociedad. Qué mejor modo para desarrollar esta idea que mediante el impulso de la cada vez más importante escuela de vela, secciones de pesca, sociedad gastronómica y la colaboración con entidades sociales y culturales diversas, que ayudan a hacer divulgar el mensaje de nuestro Club a todo pueblo de Hondarribia, comarca del Bidasoa y visitantes.

¡Somos una gran familia alrededor de la mar!

Aprovecho estas líneas para realizar un reconocimiento especial a los Socios fundadores, a los socios actuales y también a todos los colaboradores privados e institucionales que, entrelazando sus anhelos con los nuestros para constituir sinergias, ayudan a dar continuidad a este legado tan importante para nuestra historia, para el pueblo de Hondarribia y para la sociedad.

Este libro inmortaliza la trayectoria de nuestro Club, desde su nacimiento hasta nuestros días, con anécdotas anónimas y otras responsables de nuestra historia, la historia de un pueblo del norte, con el mar como protagonista, muy lejos ya del asombro con el que los hondarribitaras de hace más de 2000 años vieron doblar el cabo de Higuer a unos barcos con velas. Hoy son las velas del club las que llenan de asombro a quienes las observan doblar el islote de Amuitz en sus piruetas deportivas o de divertimento, esquivando en ocasiones a esas otras embarcaciones de pesca deportiva, también del club.

Nicolás Azcona Andueza

1.- URREZKO KLUBA, URREZKO BERTSOTAN

1.- BODAS DE ORO RIMADAS

*Jaizkibelen magaletik
Bidasoari begira,
zeharka Kantabriako
itsasoaren hegira,
Klub Nautikoa herrian
handia bezain egi da:
berrogeita-hamar urteetan
zer-nolako lan segida...!
Lana egin ta ez eman,
arrakastaren ditzira;
neke gaberik, heltzerik
ez baita nahi den guztira.
Belak haizetara eta
arraunak uren bustira:
klub honi gure eskerrak
isiltzekoak ez dira.*

*Belak haizea edota
arraunak ura sozio,
ur gazi eta hezeetan
kirol-lehia debozio:
batzuk gurutzontzia nahiz
bela arina desio;
besteek arraina jo behar,
arrantzarako lezio...
Lehen "Itsaskari Baita",
orain "Klub Nautiko" dio;
hona hemen historia;
pozak malkoa dario.
Hondarribiak izango
ez dio ba amodio!?
Lanak lan, urte askoan,
kukuak ongi jo dio!*

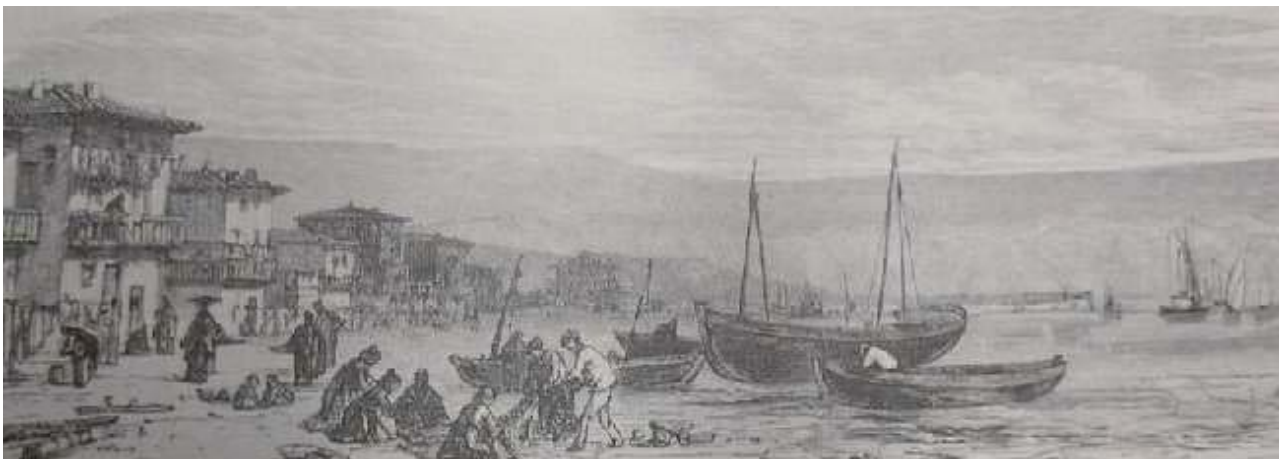
*Jexuxmari Mendizabal Iraola
«Bizargorri»
HONDARRIBIA, 2020*

2.- AURKEZPENA: BELAK HAIZETAN

Bizitzaren historian data seinalatuak daude, denborearen iragaitean lehenaldia eta geroaldia markatzen dutenak. Orain Hondarribiko Klub Nautikoari dago-kio bere historiako Urrezko Ezteiak gogoratzea eta ospatzea, hau da, berrogeita hamar urteko ibilbidea: 1969-2019.



En 1873 E. Grandsire vio así el barrio de la marina, sin puerto ni embarcadero. Casi dos siglos después sólo hay embarcadero sujeto a las mareas.



2.- PRESENTACIÓN: VELAS AL VIENTO

En la historia de la vida hay fechas señaladas que marcan un antes y un después en el transcurrir del tiempo. Ahora le corresponde al Club Náutico de Hondarribia recordar y conmemorar las Bodas de Oro de su historia, esto es, una andadura de cincuenta años: 1969-2019.

A lo largo de estos años de supervivencia la entidad ha conocido momentos de luz y de sombras, hasta llegar al momento presente dedicado al fomento de dos modalidades deportivas: la vela y la pesca. Para ello cuenta con los recursos necesarios, tanto en mar como en tierra, además de una sociedad para reponer fuerzas y disfrutar la cultura náutica, parte esencial y constitutiva de la identidad de Hondarribia.

La personalidad de Hondarribia no puede entenderse sin el mar: Hondarribia es lo que es por la unión y conexión de sus tierras con el mar. La supervivencia de sus habitantes se ha garantizado en tierra, pero también, en gran medida, en el mar, gracias a los

Biziraupeneko urte hauetan, erakundeak argi eta itzalen uneak ezagutu ditu, gaur egun bi kirol-modalitate sustatzen dituen unera iritsi arte: bela eta arrantza. Horretarako, beharrezko baliabideak ditu, bai itsasoan, bai lehorrean, eta, horrez gain, indarrak berritzeko eta itsas kulturaz goatzeko gizarte bat ere badu, hori baita Hondarribiaren nortasunaren funtsezko zatia eta osagaia.

Hondarribiaren nortasuna ezin da ulertu itsasorik gabe: Hondarribia da bere lurra itsasoarekin bateratzen eta lotzen dituen. Bertako biztanleen biziraupena lehorrean bermatu da, baina baita, neurri handi batean, itsasoan ere, arrantzale, marinel eta nabigatzaileei esker. Historian zehar itsasoan egindako lan-jarduerak Hondarribiko armarrietan islatu dira orain arte eta, aldi berean, bi kirol sortu dira, biak ere herriaren nortasuna definitzen dutenak: arrauna eta bela.

Hondarribiko armarrian agertzen dira bai 1297ko Erdi Aroko armarrian arrauna, bai Aro Modernoko armarrietatik gaur egunera arteko bela, balea beti duela.

Bi kirolek euren klubak dituzte: arraunketa eta nautika, biak 1969an bertan sortuak. Arraunean eta belan Hondarribiaren historiako gogoangarriak diren orriak idatzi dira, erreskatatuak, argitaratuak eta "hilezkorrak" izateko modukoak. Arraunak badu bere mende erdia "arraunean" iaz argitaratutako liburu batean eta, orain, haizeek "velando la vela" berrogeita hamar urteak idatzi dituzte Hondarribiko Klub Nautikoaren historiari eskainitako liburu honetan.



En el escudo del sello de 1297 de Paris aparece el barco de remos con la ballena. Junto a él se presenta la recreación de Javier Sagarzazu.

pescadores, marineros y navegantes. Las actividades laborales desarrolladas en el mar a lo largo de la historia han sido reflejadas en los escudos de armas de Hondarribia hasta el presente y, a la vez, han dado lugar a dos deportes, ambos definitorios de la personalidad del pueblo: el remo y la vela.

En el escudo de Hondarribia se plasman tanto el remo en el escudo medieval de 1297, como la vela a partir de los escudos de la Edad Moderna hasta el actual, con la ballena siempre.



En el actual escudo de Hondarribia el remo cedió su protagonismo a la vela.

Los dos deportes cuentan con sus clubes respectivos: el de remo y el náutico, surgidos ambos el mismo año de 1969. A remo y a vela se han escrito páginas memorables para la historia de Hondarribia, dignas de ser rescatadas, publicadas e "inmortalizadas". El remo ya tiene su medio siglo "remando" en un libro publicado el año pasado y, ahora, los vientos escriben los cincuenta años "velando la vela" en este libro dedicado a la historia del Club Náutico de Hondarribia.

Existe un proverbio romano que nos anima a escribir este libro: "Verba volant, scripta manent". Esto es, las palabras se las lleva el viento, pero escritas permanecen. Eso es lo que merecen esas velas que, desplegadas a los cuatro vientos, pasan a las páginas de este libro para que su vida y vivencias sobrevivan a lo largo de los tiempos.

El libro que tienes en tus manos, lector "bionauta", trata de rescatar las aportaciones a la vela en Hondarribia, en mar y en tierra, durante medio siglo de historia.

El libro se abre con las palabras "saludables" del pre-

Bada liburu hau idaztera animatzen gaituen esaera erromatar bat: "Verba volant, scripta manent". Hau da, hitzak haizeak eramaten ditu, baina idatzita jarraitzen dute. Hori da, lau haizetara zabaldua, liburu honen orrialdeetara pasatzen diren bela horiek merezi dutena, haien bizitza eta bizipenak denboran zehar bizirik iraun dezaten.

Zure eskuetan duzun liburuak, "Bionauta" irakurleak, Hondarribian, itsasoan eta lehorrean, mende Erdiko historian zehar belari egindako ekarpenak berreskuratu nahi ditu.

Liburua presidentearen hitz "agur-osasuntsuekin" irekitzen da, eta horiei, lehen kapituluak, bertso ekarpen zorrotzak egiten zaizkie, bigarren kapituluak liburuaren edukiaren aurrerapena aurkezteko.

Hirugarren kapituluak, belazko nabigazioaren arrastoak kokatzen da giza historiaren denboran eta espazioan, Euskal Herriko eta Hondarribiko portuetara iritsi arte.

Laugarren kapituluak Hondarribiko belaren itxura historikoa ematen digu, Higer lurmuturrean Amuitz uhartetxoa tolestean zuten lehen belatatik gure Klubera arte.

Liburuaren atal nagusia, bosgarrena, liburuaren subjektu eta objektuari buruzkoa da: Hondarribiko Klub Nautikoa, klub nautikoen historian eta garapenean kokatua. Kapitulu honetako orrialdeetan, lerro nagusietan, egungo klub nautikoaren aurrekariak aipatzen dira, bai eta 1969tik 2019ra klubaren sorrera eta garapena ere, arreta berezia jarritz azpiegiturei: eraikuntzak eta instalazioak.

Klubaren historiaren garapenean, ekitaldietan parte hartzen duten pertsonen ekarpenak tartekatzen dira. Bere espazioa klubaren arrantza-jarduerari eskaini ondoren, kapituluari amaiera emango zaio etorkizunari irekitako gure egunetako erronkekin.



sidente a las cuales siguen, en el primer capítulo, aportaciones rimadas, para presentar, en el segundo capítulo un avance del contenido del libro.

En el tercer capítulo se sitúa la impronta de la navegación a vela en el tiempo y espacio de la historia humana, hasta llegar a los puertos del País Vasco y Hondarribia.

El capítulo cuarto nos hace una semblanza histórica de la vela en Hondarribia desde las primeras velas que doblaban el islote de Amuitz en el cabo de Higuer hasta nuestro Club.

El capítulo central del libro, el quinto, se dedica al sujeto y objeto del libro: el Club Náutico de Hondarribia, situado en la historia y desarrollo de los clubs náuticos. En las páginas de este capítulo, a grandes líneas, se mencionan los antecedentes del actual club náutico, así como la creación y desarrollo del club desde 1969 al 2019, con especial atención a las infraestructuras: construcciones e instalaciones. En el desarrollo de la historia del club se intercalan las aportaciones de personas participantes en los acontecimientos. Tras dedicar su espacio a la actividad pesquera del club, se cierra el capítulo con los retos de nuestros días abiertos al futuro.

A continuación, en el capítulo sexto se recogen testimonios y vivencias de miembros del club.

En el séptimo, se da cuenta de las entrevistas realizadas a personas señaladas del club, poniendo voz a distintos protagonistas que han dejado las huellas del club en el mar.

El capítulo octavo recoge diversos eventos celebra-



Donde no había playa, con el hotel Peñón, se consiguió una, que creció y creó espacio para muchas otras infraestructuras, entre otras el puerto deportivo. El Hotel Peñón estaba al comienzo del espigón en la otra foto.

Jarraian, seigarren atalean, klubeko kideen testigantzak eta bizipenak jasotzen dira.

Zazpigarrengoan, klubeko pertsona ospetsuei egindako elkarrizketen berri ematen da, klubaren aztar-nak itsasoan utzi dituzten protagonistei ahotsa jarritz.

Zortzigarren kapituluak klubaren berrogeita hamar urteak ospatzeko egindako hainbat ekitaldi biltzen ditu, hala nola egindako erakusketa eta mahai-ingurua.

Aurrerago, liburuak mende erdi honetan gurekin batera etorri diren hainbat bitxikeria eta datu osagarri biltzen ditu bederatzigarren kapituluan.

Eta hamargarren kapitulua eranskin bat da, gure historia gobernatu duten zuzendaritza-batzordeen zerrenda jasotzen duena. Belaz arduratu ziren komodoroen zerrenda. Eta gure izpiritua inpregnatu zuten estatutuak, 1922ko lehenengo borondate hartatik, borondate hori gorpuztu zuen 1970eko boron-datetik, orainari eta etorkizunari aurre egiteko pulsu tinkoari eusten dion 2011ra arte.

Liburuak erabilitako iturriak aipatzen ditu eta, horrekin batera, liburuan idatzitakoaren osagarri den euskarri digital bat.

dos para conmemorar los cincuenta años de existencia del club, como la exposición y mesa redonda celebradas.

Más adelante el libro recoge en el noveno capítulo diversas curiosidades y datos complementarios que nos han ido acompañando en este medio siglo.

Y el capítulo décimo es un apéndice donde figuran la relación de juntas directivas que han gobernado nuestra historia. La relación de comodores que se ocuparon de la vela. Y los estatutos que impregnaron nuestro espíritu, desde aquel primero de 1922 que señaló una voluntad, pasando por el de 1970 que encarnó esa voluntad, hasta el del 2011 que mantiene el pulso firme para encarar el presente y el futuro.

El libro cita las fuentes utilizadas y se acompaña de un soporte digital complementario de lo escrito en el libro.

3.- BELA-NABIGAZIOA HISTORIAN

Liburuaren lehen atalburu honetako lehen hitzek gizateriaren asmakizunik handien pare jartzen dute bela, suaren eta gurpilaren gainetik gainera. Horixe dio Fernando Schwartz-ek: “Asmakizun bat bilatu beharko bagenu, edabe bat, dorre bat (Babelgoaren baimenez), lorategi bat...antibiotiko bat bilatu beharko bagenu, gizakiaren zerbitzurako asmakizunik erabilgarriena eta iraunkorrena dela esateko modukoa, iruditzen zaitz itsasontzia jarri beharko genukeela beste denen aurretik. Gizakia ur-bazter batera iritsi zenetik, urrunera joateko irrika eutsiezina sentitu zuen, beste aldera, han aurki zezakeena zernahi izanik ere. Jakin-mina izan da beti giza-generoaren ezaugarri nagusia; horren bitartez erdietsi du esploratzea, menturatzea, beldurra pasatzea, bidean hiltzea, arrakasta lortzea. Kontinenteak aurkitu eta ustiatzea. Gizateriaren historiak hainbat langa izan ditu; ignominia, heroismoa, sakrifizioa, eskorbutoa, naufragioak, grina neurrigabea, piratak... Hori guztia, itsas kolpe batek irensteko moduko oskol sinestegaitz baten barruan”.

Testu indartsua hasteko, eta kontuan hartu beharreko beste bi datoz ondoren: “Gizakiaren historia oso lotuta dago nabigazioarekin. Ezin zitekeen bestela izan, gure planetaren azaleraren lau bostenak urak estaltzen baititu. Gizakiak itsasoari aurre egiteko eta hura menderatzeko zenbat eta gaitasun handiagoa izan, orduan eta gehiago zabaldu ahal izan du bere ezagutza, bere boterea eta aberastasuna”. Balio beza Frank Tylerren testu honek (“Bela-nabigazioaren historia”) bela-nabigazioaren hastapenei buruzko zertzelada batzuk emateko, betiere, Eduardo Ferrer sen arabera, honako hau kontuan hartuta: “Arraunketa baino askoz geroagokoa da belaren erabilera,

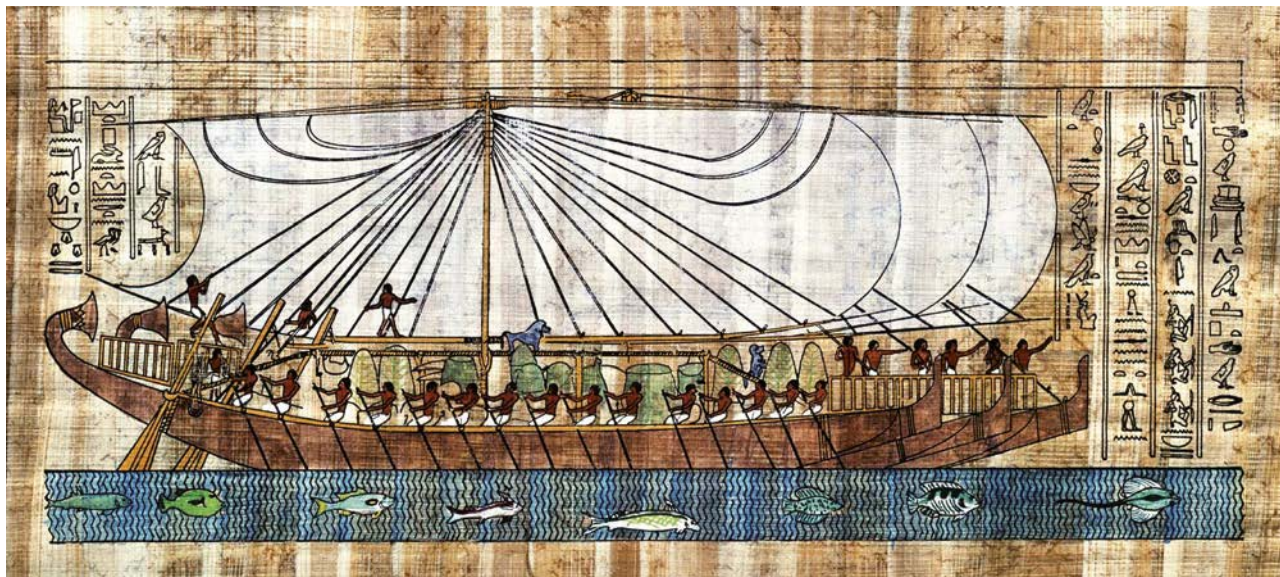
3.- LA NAVEGACIÓN A VELA EN LA HISTORIA

Las primeras palabras de este primer capítulo del libro nos sitúan a la vela como uno de los grandes inventos de la humanidad, por encima incluso del fuego y la rueda. Así lo aventura Fernando Schwartz: “Si tuviéramos que buscar un invento, una pócima, una torre (con perdón de la de Babel), un jardín, un antibiótico, que pudiéramos definir como el invento más útil y más duradero al servicio del hombre, me parece que no tendríamos más remedio que colocar al barco en primer lugar. Desde que el hombre se asomó a una orilla, tuvo el impulso irrefrenable de irse allá lejos, al otro lado, fuera lo que fuera lo que le esperaba allí. La característica principal del género humano ha sido siempre la curiosidad; le ha permitido explorar, aventurar, pasar miedo, morir en el viaje, triunfar. Descubrir continentes y explotarlos. La historia de la Humanidad pasa por la ignominia, el heroísmo, el sacrificio, el escorbuto, el naufragio, la concupiscencia y los piratas. Todo, a bordo de un cascarón inverosímil que no debería ser capaz de alejarse de tierra firme sin ser tragado por un simple golpe de mar”.

Texto potente de salida, al que siguen otros dos a tener en cuenta: “La historia del hombre está íntimamente relacionada con la navegación. No podía ser de otro modo, puesto que las cuatro quintas partes de la superficie de nuestro planeta están cubiertas por las aguas. Cuanto más capaz ha sido el hombre de afrontar y dominar el mar, tanto más ha podido ampliar el círculo de sus conocimientos y aumentar su poder y riqueza”. Sirva este texto de Frank Tyler (“Historia de la navegación a vela”) para dar unas pinceladas sobre los comienzos de la navegación a vela, siempre teniendo en cuenta, según Eduardo

eta, gero biak aldi berean garatu baziren ere, bigarren mailakoa izan zen bela, eta denbora asko behar izan zuen aurea hartzeko. Kristo Aurreko VI. mendeko ontzi grekoak bela eta arraun sistema mistoak bultzatuak ziren.”

Ferres, lo siguiente: “El empleo de la vela en la navegación es muy posterior al remo y, aunque luego coexiste con él, lo hace con carácter secundario y le costó largo tiempo desplazarle. Las naves de los vasos griegos del siglo VI antes de J. C. están impulsadas por el sistema mixto de vela y remo”.



Embarcaciones de papiro a vela del antiguo Egipto en el Nilo.

Liburu honetan ezin ditugu belaren hasiera urrunek aipatu, nahiz eta ikerlariak bat datozen itsasontzietan belen erabilera antzinako Egiptotik datorrela esaten. Hain zuzen ere, egiptoarrek, zehazki Niloko ibaiertzetako biztanleek, erantsi zizkieten belak papiro-ontziei, ibai emaritsuen korrontea gainditzeko. Historian zehar, itsasoan batez ere, belaren erabilera lehen mailako elementua da gizateriaren kulturaren garapenean, zernahi alderditatik begiratura ere: soziala, teknologikoa, ekonomikoa, kirol-mailakoa edo politikoa.

Liburu honetan, ordea, belaz arituko gara, jatorriaz eta garapenaz, gure Klub Nautikoa belaren nazioarteko historian plazer eta kirol-nabigazio gisa kokatzeko balio diguten puntuez.

3.1.- BELA-NABIGAZIOA: KIROLA ETA PLAZERA

Baliteke bela-nabigazioaren hastapenak, laketgarri eta kirol gisa, oso aspaldikoak izatea, eta horrek gaintu egiten ditu liburu honen orrialdeak. Horregatik, gaian adituak direnen artean dagoen adostasunari jarraituz, garai modernoan hasieran zentratuko gara, egungo kirol eta jolas-nabigazioaren aurrekarietan.

No podemos en este libro referirnos a los inicios más remotos de la vela, aunque, según consenso de los investigadores del tema, el uso de velas en los barcos se remonta al antiguo Egipto. En efecto, son los egipcios, en concreto los habitantes de las zonas ribereñas al Nilo, los que añadieron vela a las balsas de papiro para remontar la corriente del caudaloso río. La utilización de la vela a lo largo de la historia, sobre todo en el mar, constituye un elemento de primer orden en el desarrollo de la cultura de la humanidad en todos los aspectos: sociales, tecnológicos, económicos, deportivos y políticos.

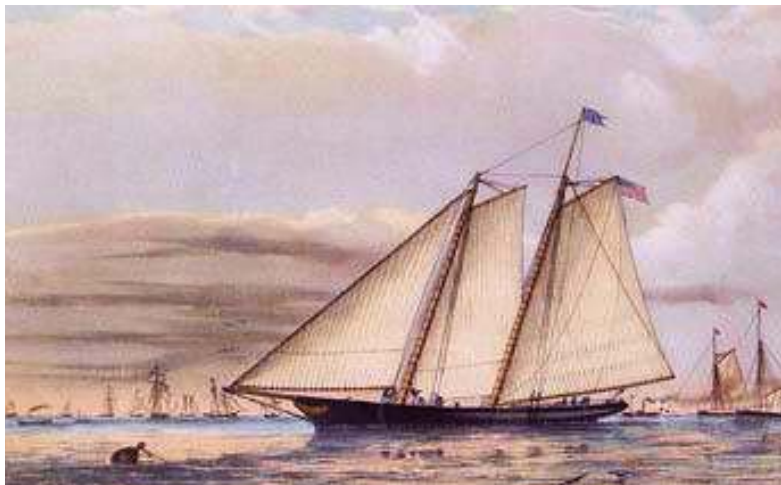
Ahora bien, en este libro nos centramos en la vela, orígenes y desarrollo, en aquellos puntos que nos sirven para situar nuestro Club Náutico en la historia internacional de la vela como navegación de placer y deportiva.

3.1.- NAVEGACIÓN A VELA: DEPORTE Y PLACER

Es posible que los inicios de la navegación a vela como recreo y deporte se remonten a tiempos muy remotos en la historia, lo cual desborda las páginas de este libro. Por ello, siguiendo el consenso de los especialistas,

Atal honetan Luis Tourón Figuerola historialariari jarraituko diogu nagusiki, bi arrazoiengatik: bate-tik gaian aditua da, eta bestetik liburu bat argitaratu zuen 2017an. Liburu horretatik datu hauek aipatu eta laburbildu ditugu: “Kirol gisa belaren historiari buruz egindako tratatu guztiak bat datozela dirudi jatorriaz: Holandan hasi zen, XVII. mendean.” Hain zuzen, mende hartan, Herbehereek 3.500 ontzitik gorako merkataritza-flota zuten, eta burges eta merkataria dirudun batzuek ontzi txikietan beste erabilera bat aurkitzen jakin zuten: plazer hutsez nabigatzea. Horrela hasi zen nolabait “yachtinga”. *Yacht* ingeles hitza eta, zalantzarik gabe, XVII. mendeko Holandan hain ezagun ziren *jacht* haietatik dator.

Historiako lehen kirol-portua Amsterdamen eraiki zuten 1622an, eta urte gutxiren buruan, 1640 aldera, baziren beste hiru kai nabigatzearen gozamen soilera bideratutako ontziz beteak. Horrela sortu zen Europan kirol-belaren lehen meka. Hala ere, jachtinga eta honen hedapena Carlos Estuardori zor zaio, Galesko printzeari (gero Ingalaterrako Karlos II.a izan zenari), berak zabaldu zuen Ingalaterratik mundu osora. Plazer soileko nabigazio hark bela estropadak ekarri zituen berehala, eta fenomeno geldiezin bihurtu ziren. Horrela sortu ziren bela lehiaketak.



Jaghte holandés: el Mary. Amsterdam (Siglo XVII).

Historiako lehen bela estropadatzat aitortuta dagoe-na 1661eko urriaren 1ean egin zen, Tamesis ibaian. Ibilbidea Greenwichetik Gravesenderako joan-etorria izan zen, ia 40 miliako itzulia. XVIII. mendean Frantzian eta Suedian ontzigintzari buruzko entziklopedia erabakigarriak argitaratu ziren. Mende hartan, belak garapen handia izan zuen Errusian Pedro Handia tsarraren agintepean, eta beste horrenbeste Danimarkan, Christian V.aren erregetza garaian.

tasen el tema, nos centramos en los comienzos de la vela en los tiempos más modernos, antecedentes de la actual navegación deportiva y recreativa.

En este apartado seguiremos, fundamentalmente, al historiador Luis Tourón Figuerola por dos razones: ser especialista en el tema y haber publicado su libro en el 2017. De su libro citamos y resumimos los datos siguientes: “Todos los tratados sobre la historia de la vela como deporte parecen coincidir en que sus comienzos tuvieron lugar en la Holanda del siglo XVII”. En efecto, en aquel siglo, Holanda contaba con una flota mercante de más de 3.500 embarcaciones y “algunos burgueses y comerciantes adinerados supieron descubrir otra utilidad en los pequeños barcos: navegar por puro placer. Así empezó de alguna manera lo que vendría a ser el yachting. El vocablo inglés *yacht* deriva sin duda de aquellos *jacht* tan populares en la Holanda del siglo XVII.

El primer puerto deportivo de la historia se construyó en Amsterdam en 1622 y, pocos años después, hacia 1640, ya existían tres más con una numerosa flota de barcos destinados únicamente al placer de navegar. Podríamos decir que así nació la primera meca de la vela deportiva en Europa.

Sin embargo, es a Carlos Estuardo, príncipe de Gales - futuro Carlos II de Inglaterra-, al que puede atribuirse el invento del jachting y su difusión desde Inglaterra al resto del mundo... Las regatas fueron una consecuencia inmediata de aquellas navegaciones de placer y se convirtieron en un fenómeno imparable... daba comienzo la competición a vela.

La primera regata reconocida como tal tuvo lugar el uno de octubre de 1661, en el Támesis, con un recorrido desde Greenwich a Gravesend y vuelta, de casi cuarenta millas”.

En el siglo XVIII se publican en Francia y Suecia decisivas enciclopedias sobre la construcción naval. En este siglo, la vela conoció un gran desarrollo en Rusia bajo el cetro del zar Pedro el Grande, al igual que en Dinamarca con el rey Christian V.

Durante el siglo XIX, el deporte de la vela se desarrolló de una manera extraordinaria, impulsado por las monarquías, sobre todo la inglesa, y las armadas de

XIX. mendean zehar, belaren kirolak gaitzeko garapena izan zuen, monarkiek bultzaturik, batez ere Ingalaterrakoak, eta baita Europako nazio nagusien armadek ere. Atlantikoaren beste aldean, AEBek belaren teknologian aurrerapen handiak egiten lagundu zuten mundu osoan. Kirol-belako estropada ugarien artean, XIX. mendearen erdialdean, nabarmendu beharrekoa da Amerika Kopa, New Yorkeko *Yate Klubaren* eta *Royal Squadron* britainiarraren arteko desafio handia. Urte horietatik aurrera, belabete-bete sartu zen Olinpiar jokoetan, eta XX. mende osoan eta XXI. mende hasiera honetan ere lehentasunezko lekua hartu zuen mundu mailako kirolean.

3.2. KLUB NAUTIKOEN JATORRIA

Belako nabigazioaren historiako mugarririk garrantzitsuenetan –aurreko atalburuan landu ditugu–kirol bilakatutako belanabigazioarekin burutuko dugu. Belaontzien kirol jardueraren ondorioz, ezinbestean sortu ziren kirol berria sustatu, arautu eta praktikatzeko zuten elkarteak. Lehen elkarte horiek, Ingalaterra nazio protagonista zutela, klub nautikoak sortu zituzten. Klub nautikoen ibilbideak, Hondarribiko *Itsaskari Baita* Klub Nautikora iritsi arte, milia asko ditu, liburu honetan sar genitzakeenak baino gehiago. Hori dela eta, Luis Tourónen eskutik, gai honetan ezagutu dugun azken adituarenetik, historia nautikoan ezagutzen diren lehen klubak aipatuko ditugu.



Clubes centenarios.

Zerrendako lehena *Water Club of the Harbour* da, William O'Brienek, Inchiquing IV. kondeak, 1720an Corken sortua. Urte batzuk geroago, klubeko kideek *Royal Cork Yacht Club* sortu zuten, historian bigarrena. Baina munduko klubik zaharrena, 1775ean sortu eta gaur egun jarraipena duena, *Royal Thames Yacht Club* da. Hannoverko Enrique Federicok sortu zuen, Cumberlandeko dukeak. Klub hau, gorabehera historikoengatik, 1823an *Thames Yacht Club* izenez

las principales naciones de Europa. Al otro lado del Atlántico, los EEUU de Norteamérica contribuyeron a grandes avances en la tecnología de la vela en todo el mundo.

Entre las numerosas regatas de vela deportiva resaltamos, a mediados del XIX, la Copa América, el gran desafío entre el *Club de Yates* de Nueva York y el *Royal Squadron* británico. A partir de esos años la vela entró de lleno en las Olimpiadas., adquiriendo un lugar preferente en el deporte mundial durante todo el siglo XX y lo que “navegamos” del XXI.

3.2. ORIGEN DE LOS CLUBES NÁUTICOS

En los grandes hitos de la historia de la navegación a vela, desarrollados en el capítulo anterior, terminamos con la navegación a vela, convertida en deporte. La actividad deportiva velera derivó, inevitablemente, en el surgimiento de asociaciones dedicadas al fomento, regulación y práctica del nuevo deporte. Estas primeras asociaciones, con Inglaterra como nación protagonista, dieron lugar a los clubs de regatas o clubs náuticos.

El recorrido de los clubs náuticos hasta llegar al Hondarribiko Itsaskari Baita -Club Náutico de Hondarribia, abarca más “millas” de las que pueden tener cabida en este libro. Por ello, de la mano de Luis Tourón, último experto por nosotros conocido en el tema, citaremos los primeros clubs conocidos a lo largo de la historia náutica.

El primero de la lista es el *Water Club of the Harbour*, fundado en Cork el año 1720 por William O'Brien, IV conde de Inchiquin. Años más tarde, miembros del Club fundaron el *Royal Cork Yacht Club*, segundo en la relación histórica. Ahora bien, el club más antiguo del mundo, con continuidad desde 1775 hasta nuestros días, es el *Royal Thames Yacht Club*. El fundador fue Enrique Federico de Hannover, duque de Cumberland. Este club, por avatares históricos, se

birfundatu zuten, eta 1830ean gaur egun duenaz: *Royal Thames Yacht Club*. Zerrenda historiko honetan hurrengo munduko klubik garrantzitsuenetako bat da, eta, zalantzarik gabe, denetan elitistena: *Royal Yacht Squadron*, Wight uhartean (Cowes) zale talde batek 1815ean sortua. *Yacht Club* izena jarri zioten hasieran, *Royal Yacht Club* 1817an, eta *Royal Yacht* 1833an. Klub hau da Britainiako Armadaren pabiloi zuria erabiltzen duen bakarra.

Europa kontinentalean, lehen kluba Frantzian sortu zen, 1838an: *Le Havre Estropaden Elkartea*. Hurrengo urtean bihurtu zen Luis Napoleon printzea bertako kide. Napoleon III.ak *Frantziako Yateen Elkartea* babestu zuen 1867an, 1902an *Yacht Club de France* izena hartu zuena. Mediterraneoan egundoko garapena izan zuen belak, eta 1861ean *Marseillako Estropaden Elkartea* sortu zuten. Urte batzuk geroago, 1868an, *Parisko Estropaden Elkartea* sortu zen, 1887an *Parisko Belaren Zirkulu* bihurtu zena. Alemanian 1887an sartu zen kirol-bela, Gerra Inperialeko Itsas Armadako ofizialentzako klub batekin. 1891n zibilak sartu ziren, *Kaiserlicher Yacht Club* izena hartuta. Guillermo II.a enperadorea izan zuen komodoro, kapitain-buru. Italiako klubik zaharrena *Real Yacht Club* da, 1879an sortua, Umberto I.aren garaian. 1936ra arte belaren autoritate nazionala izan zen Italian. Amerikako Estatu Batuetan lagun-talde batek sortu zuen lehen kluba 1844an: *New York Yacht Club*.

Bigarrena, Pazifikoko kostaldean, San Frantziskon fundatu zuten 1869an: *San Francisco Yacht Club*. Urtebete geroago, Bostongo hamabi belazalek *Eastern Yacht Club* sortu zuten Marbleheaden, Massachusettseko badian, eta 1871n, New Yorketik gertu, *Seawanhaka Yacht Club* eratu zuten, 1891n *Oyster Bay Yacht Klub* izenekoarekin bat egin zuena.

Espainiar Estatuan, bela XIX. mendearen amaieran hasi zen Kantauri itsasoan. Errege Etxeak bela-kirolean parte hartu, modan jarri eta asko sustatu zuen. Ondoren hedatu zen Mediterraneora. *Real Club de Regatas de Santander* izan zen lehena, 1870ean. Mediterraneoan, *Club Mediterráneo de Málaga* sortu zuten 1873an, eta Kataluniako zaharrena Tarragonakoa da, 1878an eratua.

Euskal Herrian, Rafael Agirreren arabera (2009), lehen itsas klubak, britainiar eta frantziar ereduari jarraituz, XIX. mendearen amaieran sortu ziren. Lehena *Donostiako Klub Nautikoa* izan zen, 1896. urtean belazale talde batek sortu eta kirol-elkartegisa eratua. 1898an fundatu zuten *Jyachting Club* izenekoa. Lehen lokala Kontxako badian ainguratu-

refundó en 1823 con el nombre *Thames Yacht Club* y en 1830 con el nombre actual: *Royal Thames Yacht Club*.

El siguiente en esta relación histórica es “uno de los clubes más importantes del mundo y, sin lugar a duda, el más elitista de todos ellos: el *Royal Yacht Squadron*, fundado en 1815, en la isla de Wight (Cowes) por un grupo de aficionados al *yachting*. El primer nombre fue *Yacht Club*, rebautizado en 1817 con el de *Royal Yacht Club* y, en 1833 con el actual: *Royal Yacht*, el único club que utiliza el pabellón blanco de la Armada Británica.

En la Europa continental, el primer club se fundó en Francia, en 1838: la *Sociedad de Regatas de le Havre*, club al que al año siguiente se incorporó el príncipe Luis Napoleón. Napoleón III patrocinó en 1867 la *Unión de Yates Franceses*, que se denominó en 1902 *Yacht Club de France*. En el Mediterráneo, donde la vela tendrá un desarrollo notable, se creó la Sociedad de regatas de Marsella en 1861. Unos años después, en 1868, se fundó la *Sociedad Parisina de Regatas*, la cual se transformó, en 1887, en el *Círculo de la Vela de París*.

Alemania se incorporó al deporte de la vela en 1887 con un club para oficiales de la Marina de Guerra Imperial, club al que se incorporaron civiles en 1891 tomando el nombre de *Kaiserlicher Yacht Club*. El emperador Guillermo II fue su comodoro

El más antiguo club italiano es el *Real Yacht Club*, fundado en 1879, en tiempos de Umberto I. Hasta 1936 ostentó la autoridad nacional de la vela en Italia. En Estados Unidos, el primer club lo fundaron un grupo de amigos en 1844: el *New York Yacht Club*.

El segundo, en la costa del Pacífico, se fundó en San Francisco en 1869: el *San Francisco Yacht Club*. Un año después, doce practicantes de la vela de Boston crearon el *Eastern Yacht Club*, en Marblehead, bahía de Massachusetts y, en 1871, cerca de New York se funda el *Seawanhaka Yacht Club*, que en 1891 se fusionó con el *Oyster Bay Yacht Club*.

En España, la vela tuvo sus inicios a finales del siglo XIX en el Cantábrico, donde la Casa Real omnipresente en el deporte de la vela, lo pone de moda y promociona de manera extraordinaria, extendiéndose después por el Mediterráneo. En efecto, el primero fue el *Real Club de Regatas de Santander*, fundado en 1870. En el Mediterráneo tenemos el *Club Mediterráneo de Málaga*, de 1873 y, el más veterano de Cataluña, el de Tarragona, fundado en 1878.

tako baltsa izan zuen uda garaian eta, urritik aurrera, Loiolako erriberetan. 1929an, *Real Club Nautico* elkartek eraikina estreinatu zuen, gaur egun zutik eta martxan jarraitzen duena.



Sede actual del Real Club Náutico de San Sebastián desde 1929.

Bilbon bi klub dira aipagarri. Lehena *Real Sporting Club*, 1898an eratua, eta bigarrena *Real Club Marítimo del Abra*, 1902an. “Bi klubek jatorri eta funtzionamendu desberdina izan zuten. *Real Sporting Club* estropadak antolatzen aritu zen batez ere, eta lauorgeri urtez Bilboko Abran instalatutako txanel flotatzaile bat izan zuen egoitza; *Club Marítimok*, berriz, lokal bikaina izan zuen, ibaiaren eskuinaldean hazten ari zen populazioaren aisialdi-jardueren gune gisa”. 1972. urtean, bi klubek bat egin zuten, norbere izenei eutsiz, eta Club Marítimoren lokaletan jarri zuten egoitza.

1900ean, *Donostiako Klub Nautikoak*, *Bilboko Real Sporting Club* eta *Santanderko Real Club de Regatas* taldeek Kantauriko Federazioa sortu zuten. Urtebete geroago, *Espainiako Jashting Elkartea* edo Itsas Elkarteen Batasuna sortzeko ahalegina egin zen, baina “proiektuak ez zuen aurrera egin, eta 1906. urtera arte itxaron behar izan zuten. Urte horretan eratu zuten *Espainiako Klub Nautikoen Federazioa*, ondorio guztietarako autoritate nazional bihurtu zena”.

Klub sortzaileen artean zeuden Euskal Herriko hirurak: Donostiakoa eta Bilboko biak. Hondarribiak bi data garrantzitsu ditu klub nautikoen historian sartzeko: 1922 eta 1969. “Hogeiko hamarkada zoriontsua” estreinatu berritan, klub nautiko bat sortzeko estatutuak aurkeztu ziren, ez zen historiara pasatu baina. 1969an izan zen hurrengo saiakera, birfundazioarena. Klubak orduan bota zuen aingura, eta Urrezko Ezteiak beteak ditu jada.

En el País Vasco, según Rafael Aguirre (2009), los primeros clubes náuticos, siguiendo el modelo británico y francés, se crearon a finales del siglo XIX. El primero es el *Real Club Náutico de San Sebastián*, fundado por un grupo de aficionados a la vela el año 1896, constituidos en sociedad deportiva. En 1898 se fundó el *Yachting Club*, siendo su primer local una balsa fondeada en la Bahía de la Concha en verano y, a partir de octubre, en las riberas de Loyola. En 1929 el *Real Club Náutico* estrenó el edificio con el que sigue en nuestros días.

En Bilbao son dos los clubes que tenemos que mencionar. El primero, *El Real Sporting Club*, fundado en 1898 y, el segundo, el *Real Club Marítimo del Abra*, en 1902. “Los dos clubes tuvieron un origen y funcionamiento distinto. El *Real Sporting Club* se dedicó fundamentalmente a la organización de regatas siendo su sede, durante ochenta años, una balsa flotante instalada en el Abra de Bilbao, mientras que el Marítimo dispuso de un magnífico local como centro de las actividades de ocio de la creciente población en la margen derecha”. En el año 1972, ambos clubes se fusionaron, manteniendo sus nombres y con sede en el Marítimo.



Batea flotante del Club Marítimo del Abra, su sede durante 80 años.

En 1900, el *Real Club Náutico de San Sebastián*, el *Real Sporting Club de Bilbao* y el *Real Club de Regatas de Santander* crearon la Federación del Cantábrico. Un año después, el intento de crear el *Real Yachting Español* o Unión de Sociedades Náuticas pero “el proyecto no prosperó y hubo que esperar hasta 1906, año en que se fundó la Federación Española de Clubes Náuticos, que se convirtió a todos los efectos en la autoridad nacional”.



En apenas 50 años, se creó una playa y uno de los motores socio-deportivos de la ciudad.

3.3.- BELA EUSKAL HERRIAN

Belaren lehen haizeei buruzko sarrera orokorraren ondoren, Euskal Herrian kokatuko gara, non bela funtsezkoa den, Rafael Agirrek 1994ko testu honetan adierazi zuen moduan: “XX. mendea dezente aurreratu arte, Kantauriko ertzean barne-komunikaziorik ez zegoen ia, inguruaren orografia zailtasun handikoa baitzen. Bide eta errepideen eraikuntza zaila eta garestia zen, beraz. Komunikazioa, garraioa, itsasoz egiten zen.”

Belari lotutako jarduera ekonomikoak alde batera utzita –lehenik eta behin euskal nabigatzaileek lurren eta tekniken aurkikuntza handietan utzitako arrastoaren aitortza eginik–plazer eta kirol-belan zentratuko gara. Belak Euskal Herrian izan duen garapena aztertzeke, Rafael Agirreri jarraituko diogu, berak idatziriko “Kirol-nabigazioa Euskadin” liburutik zenbait paragrafo hautatuta.

Euskal Herrian, bigarren karlistaldiaren ondoren, garapen ekonomikoaren prozesu azkarra hasi zen. Burgesia berriaren zati batek plazer-nabigazioarekin gozatzen zuen aisialdiaz, lehiaketarako belantzetan zein kirol-arrantzan ziharduten txalupetan. Ordura arte merkataritza eta arrantza-ontzi txikiak egiten zituzten ontziola ugariak, berriz, merkatu berri bat aurkitu zuten aisialdirako nabigazioan. XX. mendearen hasieran, bela-estropadek aldaketa nabarmena izan zuten: ontzi-motak eta ereduak gutxitu egin ziren, klaseka multzokatu zituzten eta nazioarteko araudiak aplikatu zitzaizkien.

Lehen ontziak Britainia Handitik, Frantziatik eta Alemaniatik inportatu zituzten. 1910ean, tokiko industria bultzatzeko, zenbait estropada garrantzitsutan bailandrak Espainian eginak izatea eskatzen hasi ziren. Errege-etxeak batzuk enkargatu zituzten euskal

Entre los clubes fundadores destacamos los tres vascos: el de San Sebastián y los dos de Bilbao. Hondarribia tiene tres fechas claves para incorporarse a la historia de los clubes náuticos: 1919, 1922 y 1969. De la primera fecha poco sabemos, pero recién estrenados los “felices veinte” se presentaron los estatutos para la fundación de un club náutico, que no pasó a la historia. Otro intento, la refundación, en 1969, echó el ancla en Hondarribia de tal manera que ha cumplido las Bodas de Oro.

3.3.- LA VELA EN EL PAÍS VASCO

Tras la visión global introductoria de la vela en los primeros vientos de la historia, arribamos al País Vasco, donde la vela es primordial, como queda reflejado en este texto de Rafael Agirre (1994): “Hasta bien entrado el siglo XX las comunicaciones internas en la Cornisa Cantábrica eran prácticamente inexistentes por la complicadísima orografía de la zona... Los caminos y carreteras eran, por ello, de muy difícil y costosa realización... La comunicación, todo el transporte, se hacía por mar”.

Dejando las actividades económicas ligadas a la vela, no sin antes afirmar la impronta de los navegantes vascos en los grandes descubrimientos de tierras y técnicas, nos centramos en la vela de placer y deportiva. Para el desarrollo de la vela en el País Vasco, vamos a seguir a Rafael Agirre, a través de unos párrafos escogidos por nosotros, tomados de la introducción de su libro “La navegación deportiva en Euskadi”.

En el País Vasco, tras la segunda guerra carlista, se inicia un proceso acelerado de desarrollo económico. Una parte de la burguesía emergente disfruta su ocio con la navegación de placer, bien a bordo de veleros de competición o en lanchas dedicadas a la

ontziolei. Lehen Mundu Gerraren ondoren, areagotu egin ziren jolas-nabigazioko aldaketak. Gasolina-motorra hedatu zen, bai belaontzietan elementu lagungarri gisa, bai propulsiio bakar gisa. Bailandren luzera murriztu egin zuten eta bela arinak agertu ziren. Klub nautikoei sustapen lan handia egin zuten. Azken etapa diseinuaren eta materialen erabateko aldaketarena da. Zura erabat baztertu eta ontziak zuntzez, poliesterrezko erretxinez eta konpositez egiten hasi ziren. Kaskoak eta piezarik gehienak moldeen bidez ateratzen zituzten... Aisialdirako nautika izugarri hazi zen, bai herrialde aurreratuetan, bai garapen bidean zeudenetan. Hazkunde hori askoz nabarmenagoa izan zen Euskal Herrian, maila apalagotik abiatu baiken.

Lehenengo nasa homologatua 1972an eraiki zen, Real Club Marítimo del Abra izenekoarena. Bigarrena, Donostiako Udalak kudeatua, 1975ean eraiki zuten. Udan, kirol-ontzi gutxi batzuek betetzen zituzten ainguratze guneak eguraldi txarraren mende zeuden badietan, edo hesoetan amarratzen zituzten, itsasadarren ertz eta senadietan. Ordutik aurrera, gaur egun arte, Eusko Jaurlaritzak, batez ere, euskal kostaldeko portu-plan bati ekin zion, eta nasa berriak eraikitzen hasi zen, lehiaketa, jolas eta arrantzako kirol-nabigazioa errazteko.

Hondarribiko Klub Nautikoa (Hondarribiko Itsaskari Baita), 1969ko lehen urratsetatik, behin eta berriz saiatu zen klubarentzat beharrezko azpiegurak bultzatzen, liburu honen laugarren atalean ikusiko dugun moduan.

pesca deportiva. Los numerosos astilleros existentes, hasta entonces dedicados a la construcción de pequeñas naves comerciales y de pesca, encuentran un nuevo mercado en la navegación de recreo. En el inicio del siglo XX, las regatas a vela han experimentado ya un cambio importante con la reducción de los tipos y modelos de embarcaciones, que se agrupan por clases, y con la aplicación de los reglamentos internacionales.

Los primeros barcos se importan de Gran Bretaña, Francia y Alemania. En 1910, para impulsar la industria local, en algunas regatas importantes se exige que los balandros hayan sido fabricados en España. La Casa Real encarga varios a astilleros vascos.

Tras la Primera Guerra Mundial se aceleran los cambios en la navegación de recreo. Se difunde el motor de gasolina, bien como elemento auxiliar en los veleros o como propulsor único. Los balandros reducen su eslora y aparece la vela ligera. Los clubes náuticos desarrollan una gran labor de promoción.

La última etapa es la del cambio radical en el diseño y materiales. Se abandona totalmente la madera y se fabrica con fibras, resina de poliéster y composite. Los cascos y la mayoría de las piezas se sacan por medio de moldes... La náutica de recreo crece espectacularmente tanto en los países avanzados como los que se encuentran en vía de desarrollo. Este crecimiento es exponencialmente más alto en el País Vasco porque se partió de un nivel más bajo.

La primera dársena homologada se construyó en 1972, perteneciente al Real Club Marítimo del Abra. La segunda, gestionada por el ayuntamiento de Donostia, fue construida en 1975.

Las pocas embarcaciones deportivas existentes ocupaban, en verano, campos de fondeos en bahías expuestas a las inclemencias del tiempo o amarraban a tingladillos de estaca en las orillas de las rías y ensenadas. A partir de entonces, hasta nuestros días, el Gobierno Vasco, sobre todo, emprendió un plan de puertos en litoral vasco, trabajando en la construcción de nuevas dársenas para facilitar la navegación deportiva de competición, recreo y pesca.

El Club Náutico de Hondarribia – Hondarribiko Itsaskari Baita, desde sus comienzos en 1969, intentó, una y otra vez, por todos los medios dotarse de las infraestructuras necesarias para el club, como veremos en el capítulo cuatro de este libro.



Bahia de Txingudi en una imagen de hace un siglo aproximadamente. No hay puerto. Solo arenales, como en Endaia

4.- BELA HONDARRIBIAN

Higerko itsasargitik sartalderatz dagoen ikusmirak liluratu egiten du udako arratsaldeetan. Ostertze-ko tonu laranja horiek, gorantz urdin bizietara eta beherantz berde magikoetara jotzen dutenek, eragin hipnotikoa dute. Hondoko itsasoak eragindako olatu luzeek marra ilun zenbaezinak sortzen dituzte, ezinbestean itsas-bazterrera jotzen dutenak, eta labar, harkaitz eta hondar-piletan lehertzen dira, apartsu. Irudi hori milaka urtez horrelakoxea izan da –pentsatzen nuen–, eta inguru honetako lehen bizilagunak gu orain bezain txunditurik sentituko ziren bere garaian, guk historiaurre deitu arren, berentzat oraina eta historia zen hartan.

Horrelakoa da izadia: boteretsua, ederra, menderaezina, iraunkorra eta koherentea une bakoitzeko zirkunstantzietan.

Gogoeta horietan murgilduta nengoen bururatu zitzaidanean hondarribiar arbaso haientzat zer esan nahiko zuen horrelako marko batean itsasontzi bat ikusteak, belak haizez puzturik, emeki-emeki sortaldera joz. Beren zirrara imajinatzen saiatzen naiz ikusirik nola egiten zuen aurrera, inork arraunei eragin gabe eta norabidetik desbideratzeke, ziurtasun irmoz baleki bezala nora iritsi nahi zuen, gidatzen zuen eskua bezain magikoa irudituko zitzairen indar batek bultzatua. Pentsatzen dut harridura, beldur eta larritasun nahasketa bat sentituko zutela, eta beren jendeari kontatzera joango zirela, beren begiz ikusi ahal izan zezaten. Irudikatzen dut, halaber, taldean aginpiderik handiena zuen pertsonak azkarrenei aginduko ziela ontziaren arrastoari jarrai ziezaiotela, ibilbidearen berri eman eta zer nolako asmoak zituzten jakiteko. Eta esploratzaileek badiaren ekialdeko labarretatik ontziaren ibilbidea zaintzen zuten bitartean, taldea Jaizkibelgo hego-ekialderantz bar-

4.- LA VELA EN HONDARRIBIA

La vista a poniente desde la atalaya del faro de Higuier en una tarde de verano es un espectáculo que se impone y te embelesa. Esos tonos naranjas en el horizonte que van virando hacia intensos azules hacia arriba y hacia verdes mágicos hacia abajo ejercen un efecto hipnótico. Las olas largas del mar de fondo del noroeste van creando un sinfín de líneas oscuras que avanzan inexorables hacia la costa rompiendo en una explosión de espumas en los acantilados, farallones y bajíos de la costa. Esta imagen ha sido siempre así desde hace miles de años, -pensaba-, y los primeros pobladores de la zona seguramente se debieron de sentir entonces, en su momento, ese que nosotros ahora llamamos prehistórico pero que era su momento, su presente, su historia, tan maravillosos como yo ahora.

Así es la naturaleza: poderosa, hermosa, irreductible, constante y coherente con las circunstancias de cada momento.

Y en esas reflexiones estaba cuando se me ocurrió pensar en el impacto que debió de suponer para aquellos ancestros de los hondarribiarras que poblaban el Jaizkibel la presencia en un marco como aquel de una nave, vela al viento, avanzando lentamente hacia levante. Trato de imaginar su sorpresa al ver que avanzaba sin remos que la impulsaran, sin desviarse de su rumbo, como si supiera con una tenaz certeza a donde quería a llegar, impulsada por una fuerza que, estoy seguro, fue calificada como mágica, lo mismo que la mano que la guiaba. Supongo que experimentaría una mezcla de sorpresa, temor y alarma, e iría rápidamente a contárselo a su clan para que pudieran verlo con sus propios ojos. Imagino también que aquella persona que tenía más autoridad en el clan daría alguna instrucción para que los más

nertuko zen, bertan sakabanaturik zituzten kanpalekuetara, garaieraren, distantziaren eta inguruaren ezagutzaren babesean.

Pentsatzen dut esploratzaileak harritu egingo zirela ontzia, Amuizko uhartearen ertz apartua gainditu eta hegoalderantz biratzen ikustean, Asturiagako kalkan lur hatzeko prestatzen ari zirela oharturik, sartaldeko haizearen eta honi laguntzen zioten bagen abarogan. Hainbat gizon ikusiko zituzten ontzitik jaisten, denak ere Galia hurbiletik etorri eta Oiason, Bidasoa bokalean, finkatzen ikusi zituztenen antzeko itxuraz. Esploratzaileetakoren bat lasterka abiatuko zen taldekoei ikusitakoa kontatzera, besteren bat labar gorretik begira geratzen zen bitartean, zer gertatzen ote zen indar magiko baten bitartez mugitzeko gai zen ontzi hartan.

Ikuskizun hark Ginea Berriko indigenei Bigarren Mundu Gerran hegazkin bat ikusteak eragindako sentimenduen antzekoak sorraraziko zizkien, aurrez sekula horrelakorik ikusi gabeak baitziren. Zenbait urteren buruan mendebaleko ikerketa-espedizio baten hegazkin formako monumentuak aurkitu zituen, zeinak gurtu egiten baitzituzten. Metalik ez zutenez, ihiz eta arbola-adarrez eman zieten forma. Baina han zeuden, ofrendaz inguraturik.

Bela-nabigazioak milaka urte zeramatzan Mediterraneoan eboluzionatzen eta garatzen, baina erromatarrek beren ontziak ekarri arte ez zen horrelako nabigaziorik ikusi. Gainera, ezagutzen ditugun eta Mediterraneo osoan mendeetan zehar erabiltzen ziren sare, otarre, uztai, berun, kanabera eta amuen bidezko itsas-arrantzako teknika asko ekarri zituzten. Nabigatzen ez ezik, arrantzan egiten, arraina eraldatzen eta produktu eratorriak merkaturatzen ere erakutsi ziguten.

“Zetariak” arrain haztegiak ziren, eta “garum”-a ekoizten zuten haietan, Erroman oso preziatua den arrain-saltsa hartzitua; hortik datoz euskal itsasaldeko zenbait herri-izen. Gipuzkoa eta Lapurdiko *Getaria*, esate baterako.

Arrain-gaziketako enpresek inperioan oso preziatuak ziren produktuak prestatzen zituzten, eta, Arditurriko meategietatik eramandako mineralekin, merkataritza oparoa sortu zuten erromatar inperioko zenbait hirirekin, Kantauri iparraldean zein hegoaldean, eta baita Mediterraneoan ere. Lehengaiekin, arrain-manufakturekin eta beste produktu batzuekin trukatzeko zituzten ehunak, olioak, ardoak, zeramikak, beira. Baina beste aberastasun iturri bat ekarri zioten inperioari: transakzio guztien zergak.

rápidos fueran siguiendo el rumbo de la nave, con objeto de transmitirles la evolución de su recorrido y tratar de desentrañar sus intenciones. Y mientras los exploradores vigilaban la trayectoria de la nave desde los acantilados de la cara este de la bahía, el clan se iría adentrando en el Jaizkibel hacia la cara sureste, a alguno de los campamentos que tendrían desperdigados por ella, protegidos por la altura, la distancia y el conocimiento del terreno.

Quiero suponer que los exploradores se sorprenderían al ver virar la nave hacia el sur una vez superado el espumoso extremo del islote de Amuitz, observando cómo se preparaban para desembarcar en la cala de Asturiaga, al abrigo del viento de poniente y de las olas que lo acompañaban. De la embarcación verían descender hombres con aspecto del que ya habían visto que tenían los que procedían de la vecina Galia y que se habían asentado al fondo de la desembocadura del Bidasoa, en Oiaso. Alguno de los exploradores partiría raudo a comentar con el clan lo que había visto, mientras algún otro permanecería observando desde lo alto del acantilado lo que acontecía con aquella embarcación que era capaz de moverse sobre el mar empujada por una fuerza mágica.

Aquella visión generaría unos sentimientos parecidos a los que produjo la visión del primer aeroplano a los indígenas de Nueva Guinea durante la segunda guerra mundial, que no habían visto nunca un avión con anterioridad. Años después una expedición científica occidental encontró monumentos en forma de avión a los que rendían culto. Como no tenían metal para reproducirlos les dieron forma con juncos y ramas. Pero allí estaban, con ofrendas a su alrededor.

La navegación a vela llevaba miles de años evolucionando y desarrollándose en el Mediterráneo pero hasta que los romanos no trajeron sus naves hasta aquí no se había visto ese tipo de navegación. Además, aportaron muchas de las técnicas de pesca marina mediante redes, nasas, cercos, plomos, cañas y anzuelos que conocemos y que se usaban a lo largo y ancho de todo el Mediterráneo desde hacía siglos. No solo nos enseñaron a navegar sino también a pescar, a transformar el pescado y a comerciar con los productos derivados.

Las “cetarias” eran factorías romanas de producción de “garum” (una salsa de pescado fermentado, muy apreciada en Roma como condimento) y han dado origen a la denominación de algunas poblaciones como Getaria y Guetarie en nuestra costa vasca.

Higerko lurmuturretik, Getaria biak ia begi-bistan daude. Golkoko itsas-zirkulazioa behatzeko leku egokia zen. Oiasoko merkataritzak inperioaren kuttak betetzen zituzten zergak sortzen zituen. Geroago, III. mendean, Lapurdumen (Baiona), asentamendu militar bat gotortu zuten portuaren defentsarako; izan ere, Galia zeharkatzea oso arriskutsu bihurtu zenez, nabigazioa garraio eta merkataritza-modurik seguruena bilakatu zen. Itsasbidea nagusitu zen salgaiak garraiatzeko.

Ipar eta Ekialdeko inbaditzaileek erromatarren inperioko "limeak" (mugak) hautsi zituztenean, jarduerak behera egin zuen, eta horrekin batera merkataritzak. Alturako nabigazioa ere, ia beti kostaldearen ikuspegiarekin, gutxitzen joan zen. Baina ez merkataritzak behera egin zuelako soilik, baita bandaloen presentzia areagotu zelako ere. Itsaso Baltikoaren hegoaldeko tribu inbaditzaileetako bat zen, nabigatzailerik zailduak, ontzi erromatarrei aurre egin eta haiek menderatzeko gai zirenak. Itsasoan poliki-poliki nagusitu egin zirenez, itsas merkataritza jaitsi egin zen, eta noizean behingo bihurtu. Mediterreotik zetozen ontzi bakar batzuek beren belak bistaratzen zituzten aldian aldian, baina Kantauriko nabigazioa ia erabat galdu zen.

Nolanahi ere, balearen ehiza VII. mendean dokumentatuta dago, 670. urtean Senaraino bidalitako 10 tona balea-olioren faktura edo albaranagatik. Bolumen horretako salerosketak egiteko, merkatuak finkatua eta ezaguna behar du, eta horretarako, lehenik eta behin, baleak ehizatzen eta haien deribatuak eraldatzen jakin behar da, eta haiek eramateko gaitasuna izan -itsasontzian, jakina-, belaz nabigatuta, zalantzarik gabe.

Bederatzigarren mendearen erdialdean, bikingoak iritsi ziren, eta itsas-tradizio nahikorik gabeko herri batzuk aurkitu zituzten, nabigatzen beraiei aurre egiteko gai ez zirenak. Ontzi arin samarretan etorri ziren, sakonera txikikoak, estalkirik gabeak, arraunez eta belaz mugituak, ibaien bokaleetatik mareen mugez harago sartzeko gai zirenak. Ibaietan gora eta behera, hainbat herri arpilatu zituzten.

Kasu batzuetan, bertako biztanleekin elkarrekintzan aritu ziren, haiekin militarki aliatu eta gatazketan parte hartu zuten. Horietako batzuek Juan Zuriarena bezalako kondairak utzi dituzte (ziur aski, ile, azal eta begi argi nordikoei buruzkoak), edo Bizkaian asturiarren aurka izandako borrokaldiarenak, zeinaren bukaeran harriak odol gorritz tindatuta geratu baitziren; hortik heldu da Arrigorriaga izenaren jatorriaren elezaharra.

Las empresas de salazón de pescado preparaban unos productos muy apreciados en el imperio, que, con los minerales procedentes de las minas de Arduri, generaron un próspero comercio con ciudades del imperio romano, tanto al Norte como al Sur del Cantábrico y en el Mediterráneo. Intercambiaban con ellas materias primas y manufacturas de pescado y algunos otros productos por tejidos, aceite, vino, cerámicas, vidrio. Pero aportaron la otra fuente principal de riqueza imperial: los impuestos de todas las transacciones.

Desde el cabo de Higuer tanto Getaria como Guejarie quedan prácticamente a la vista. Era un buen punto de observación del tráfico marítimo del fondo del golfo. El comercio de Oiaso generaba impuestos que llenaban las arcas del imperio. Más adelante en Laburdo (Baiona) durante el siglo III se fortificó un asentamiento militar para defensa del puerto porque, a causa de lo peligroso que se había convertido atravesar las Galias, la navegación se había convertido en la forma de transporte y comercio más segura. Prosperó la vía marítima para el transporte de mercancías.

Con la rotura de los "limes" del imperio romano por los invasores del Norte y del Este, fue decayendo la actividad y con ella el comercio. La navegación de altura, con la vista de la costa casi permanentemente, fue decayendo también. Pero no solamente porque el comercio decayera, sino también porque los Vándalos hicieron notar su presencia. Era una de las tribus invasoras procedentes del Sur del mar Báltico, expertos navegantes capaces de enfrentarse e imponerse a las flotas romanas. Al imponerse paulatinamente en el mar el comercio naval decayó, se hizo esporádico. Algunas naves procedentes del Mediterráneo dejaron ver sus velas muy de tarde en tarde. Ya apenas se navegaba por el Cantábrico.

No obstante, la caza de la ballena ya está documentada en el siglo VII por la factura o albarán de un envío de unas 10 toneladas de aceite de ballena hasta el Sena en el año 670. Para comerciar con ese volumen hay que tener un mercado establecido y conocido, y para ello primero hay que saber cazar ballenas, saber transformar sus derivados y tener capacidad para llevarlos, -en barco, claro-, navegando a vela, sin duda. A mediados del siglo noveno llegaron los vikingos y se encontraron a unas poblaciones con una tradición marinera incapaz de hacerles frente navegando. Venían en unas naves relativamente ligeras, de escaso calado, sin cubiertas, movidas a remo y vela, capaces de adentrarse por las desembocaduras de los ríos

Elezaharrak elezahar, argi dagoela dirudi bikingoek gure itsasoetarako ezin aproposagoa zen ontzi-modu bat ekarri zutela, baita haiek eraikitzeak jakintza ere. Baionan 804. urtetik 1023ra ego ziren. Vikingo eta normandiarrek Lapurdi okupatu izana funtsezkoa izan zen itsas-tradizioari eusteko. Eskualde hori Nafarroako erresumen jurisdikziora igaro zen 1023tik 1193ra. Gero ingelesek mende ego zen 1450era arte. Eta ondoren Frantziako erresuman sartu zen.

Hirien pribilegio dokumentatuek eta hainbat portutako datu komertzialek agerian uzten dute Euskal Herriko ontzigintzaren garrantzia XI. eta XIV. mendeen artean. Kostako zenbait herritako armak eta zigiluetan ontziak eta baleak agertzen dira, baina ez belantzirik. Horrek ez du esan nahi ez zirenik, zeren dokumentuetan, hala nola Donostiako 1180ko Foruan, itsas-kode bat ezarri zuten, XIII. mendean zehar argitaratu zirenekin sendotuz joan zena; Hansasako Liga, Olerongo Arauak edo Mediterraneotik urrunagoko beste batzuk. Mende ilun haietako zenbait gertakariak ematen dute gure marinelen gaitasunaren berri; Alfontso I.a Aragoikoak Gipuzkoa eta Bizkaiko eskudra batekin Baiona blokeatu zuen; Gaztelako Alfontso VIII.ak 1212an Baiona erasotu eta konkistatu zuen, Gipuzkoako flota batek lagunduta; Rikardo Lehoi-Bihotz erregeak 1191n flota euskal-gaskoi batekin burutu zuen III. gurutzada; eta euskal-kantabriarren espedizio batek konkistatu zuen Sevilla, Fernando III.aren agindupean.

XIV. mendeak berebiziko garrantzia izan zuen Europaren gizarte-garapenerako. Lurrez, zetaren ibilbideetan barna, ekialdearekin egiten zen merkataritza tradizionalari batere gogoko ez zen bidelagun bat gehitu zitzaion: izurri beltza, XIV. mendearen erdialdeko urterik bortitzenetan populazioaren laurdena hil zuena. Arratoiaren arkakusoen bidez hedatzen zen izurria, eta arratoiak, ezinbestean, merkatariekin batera ibiltzen ziren, urruneko lurraldeekin zein auzo-herrialdeekin trukatzeko zituzten merkantziak. Eta gaitzak ez ziren gizarte-klaseei erreparatu. Artisauei, nekazariei, merkatariei eta elizaren ordezkariak xumeen bezala eragiten ziren eritasunak kapareei, erregetzako kideei edo elizaren goi-hirarkiei.

Horrek hondamendi sozioekonomikoa ekarri zuen lehen unean eta epe laburrean, baina epe ertainean aukera-iturri bihurtu zen. Izan ere, langurien, bat-batean, lantzeko lur-sail gehiago izan zituzten, hildako artisauen postu eta lanez beste batzuk jabetu ziren, abeltzain eta merkataria ugari egin ziren; aberastasun eta aukera handiagoak, finean. Baldin-

hasta más allá del límite de las mareas. Y remontaron ríos y saquearon poblaciones.

En algunos casos interactuaron con la población local, se aliaron militarmente con ella y participaron en contiendas, alguna de las cuales ha dejado leyendas como la de Juan Zuria (en probable relación al pelo, piel y ojos claros nórdicos) y la pelea contra los astures en Bizkaia, que acabó con las rocas teñidas de rojo con sangre (arri gorriak), dando origen a la legendaria denominación de Arrigorriaga.

Leyendas aparte parece claro que los vikingos aportaron un modelo de nave idónea para navegar nuestros mares y una forma de construirla. En Baiona permanecieron desde el 804 hasta 1023. La ocupación vikingo-normanda de Lapurdi es trascendental para mantener la tradición marinera. Esta región pasó a jurisdicción del reino de Navarra desde 1023 hasta 1193, fecha en la que los ingleses ejercieron su dominio hasta 1450, fecha en la que pasó a formar parte del reino de Francia.

Privilegios documentados de ciudades y datos comerciales de diferentes puertos ponen de manifiesto la importancia de la actividad naval de Euskal Herria durante los siglos XI a XIV. En los escudos y sellos de varias poblaciones costeras aparecen embarcaciones y ballenas, pero no navíos a vela. Eso no quiere decir que no los hubiera porque en documentos, como el Fuero de San Sebastián de 1180, se establece un genuino código de mar que se va consolidando competitivamente con los que van publicándose a lo largo del siglo XIII, desde la Liga Hanseática a los Roles de Oloron, o a otros más lejanos del Mediterráneo. Hechos como el bloqueo de Baiona por Alfonso I de Aragón con una escuadra de Gipuzkoa y Bizkaia; el ataque y conquista de Baiona por Alfonso VIII de Castilla ayudado por una flota guipuzcoana en 1212; la III cruzada de Ricardo Corazón de León llevada a cabo mediante una flota vasco-gascona en 1191; o la expedición vasco-cántabra, a las órdenes de Fernando III, para conquistar Sevilla dan una dimensión de la reconocida capacidad marinera de nuestra gente en estos siglos oscuros.

El siglo XIV fue de capital importancia para el desarrollo social de Europa. Al tradicional comercio terrestre con oriente a través de las rutas de la seda se le añadió un compañero de viaje no deseado, la peste negra, que en el momento más virulento, durante los años centrales del siglo XIV llegó a provocar la muerte a una cuarta parte de la población existente. Se propagaba a través de las pulgas de las ratas que

tza sozio-ekonomikoen hobekuntza izan zen berpizkunde kulturala bultzatu zuen hazia. Eta, nola ez, bultzada hori mende osoan zehar nabaritu zen ontzizintzaren berrikuntzan: nabe estalkidunak, krosko eta gila uzurtuak eta lema eraginkorrak, itsaso bortizetan nabigatzeko egokiak, Ipar Itsasotik Kantaurira eta Mediterraneora hedatu zirelarik. Horrek eragin zuen XII. mendeko “coca” ontzietatik XV eta XVI. mendeetako “karraka” eta “nao” itsasontzietarako bilakaera.

Itsasontzi onak eraikitzen genituen, pilotu eta marinel onek gobernatzen zituztenak. Haize-oihalek aurreko mendeetako zeruertz linealean marrazten zituzten ibilbide bihurriak, itsas-nabigaziotik harantzago galtzen zirenak.

Itsasoa bere sekretuak jakinarazten joan zen Islandiatik, Groenlandiatik eta Ternuatik IX. mendean, Elkanok 1519an mundua inguratu zuen arte. Hurrezkerotik, itsasgizon trebe eta zailduak gidaturiko euskal itsasontzien haize-oihalak itsaso guztietan bistaratu ziren, denetan ere beren gaitasunaren arrastoa utziz; arrantzarakoa, merkataritzarakoa edo

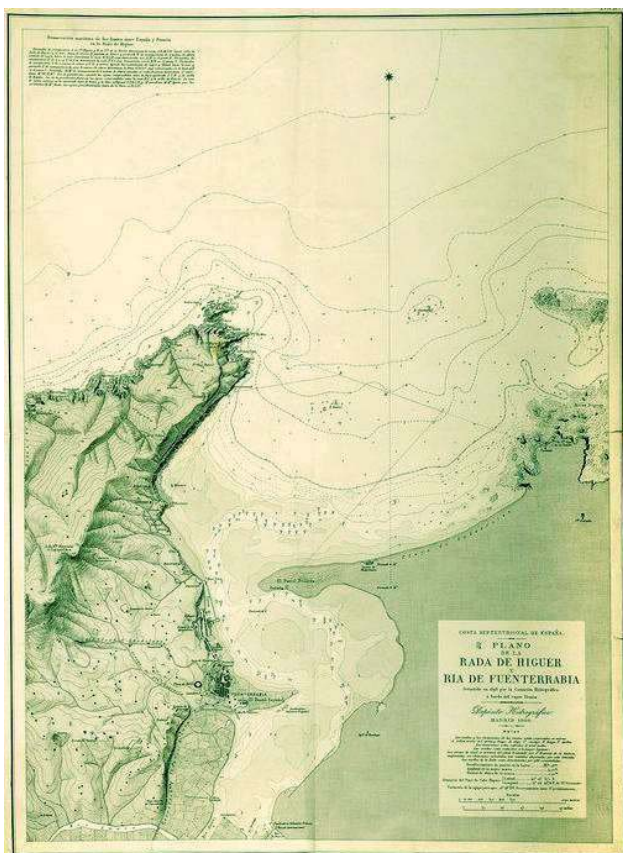
acompañaban indefectiblemente a los comerciantes, tanto terrestres como marítimos, con mercaderías de países lejanos o vecinos. Y no respetaba clases sociales. Las realezas, las hidalguías y jerarquías eclesiásticas sucumbían exactamente igual que los artesanos, campesinos, comerciantes y clero bajo.

Lo que, de forma inmediata, a corto plazo, supuso un desastre socio-económico, a medio plazo supuso una fuente de oportunidades porque, de repente, había más terrenos que cultivar para los agricultores, más artesanos que sustituyeran a los fallecidos, más ganaderos, más comerciantes, más riqueza y más oportunidades en general. Fue la semilla que propició el renacimiento cultural por la mejora de las condiciones socio-económicas. Y, cómo no, este impulso se manifestó también en la innovación de la construcción naval durante todo el siglo, con naves con cubierta, de casco y quilla aguzados y timón más eficientes, más adecuados para la navegación en mares fuertes, utilizándose desde el mar del Norte al Cantábrico, y extendiéndose hasta el Mediterráneo. Así se evoluciona desde la “coca” del siglo XII a la “carraca” y a la “nao” del XV y XVI.

Construíamos buenas embarcaciones que eran gobernadas por buenos pilotos y marineros. Las velas dibujaban en el horizonte lineal de los siglos anteriores los quiebro en las rutas que se perdían más allá de la navegación costera.

El mar había ido entregando sus secretos desde Islandia, Groenlandia y Terranova en el siglo IX hasta la circunnavegación de Elcano en 1519. Desde entonces las velas de navíos vascos capitaneados por intrépidos y aguerridos marinos se vieron surcando todos los mares, dejando memoria de su capacidad pesquera, mercante o militar en todos ellos, haciendo historia y leyenda con personajes como Blas de Lezo, Okendo, Urdaneta, Txurruka, etc., hasta nuestros días. Hoy la vela ya solo hace historia en la navegación de recreo y deportiva, y en esa también tenemos reconocidos navegantes, también en nuestro club.

Desde la atalaya del faro de Higer en la que me surgieron las primeras reflexiones se puede ver la cala de Asturiaga donde recalaban aquellas naves romanas. Se trata de una pequeña ensenada muy protegida de vientos del noroeste y de la mar de fondo dominante en este mar. Un fondo arenoso y de rocas permite buenos anclajes de una nave. Y algunos farallones, naturales o acomodados, permitían un desembarco casi como si se tratara de un muelle. El buen calado



Plano de la Rada de Higer levantado por el vapor Urania en 1898. Se aprecia la línea de costa original, secular, sin las modificaciones que han permitido mejorar el uso de la desembocadura del Bidasoa. El Norte está señalado hacia arriba.

arlo militarreakoa. Blas de Lezok, Okendok, Urdanetak, Txurrukak eta beste hainbatek historia idatzi eta gaur egun arte legenda bihurtzea lortu dute.

Gaur, belak jolas eta kirol-nabigazioan soilik egiten du historia, eta horretan ere nabigatzaile ezagunak ditugu, baita gure klubean bertan ere.



Rada Higuer de Pedro Teixeira, en el Sglo XVII. El norte está representado hacia la abajo

Higerko itsasargiaren talaiatik –han sortu ziren ene lehen gogoetak–, Asturiagako kala ikus daiteke. Hantxe lehorreratu ziren ontzi erromatar haiek. Ipar-mendebaldeko haizeetatik eta inguru horretan nagusi den hondoko itsasotik oso babestuta dagoen badia txikia da. Hondo hondartsu eta harritsuak ontziak egoki ainguratzeko aukera ematen du, eta zenbait labarrek, naturalak zein egokituak, ia kaia batean bezala lehorreratzen uzten zuten. Hainbat puntutan dagoen sakonerak, mareen astinduetatik salbu, ontzia ur azalean arazorik gabe egotea ahalbidetzen zuen, eta ongi kokaturiko kai natural bihurtzen. Kopapena hain da ona, duela mende bat pasatxo bertan eraiki baitzuten Hondarribiko arrantzontzientzat babes-portua; labar berean, besaldi batzuk hegoalderago, Bidasoa bokaleko barraren arriskurik gabe.

Bilobarekin nindoan paseoan. Nire azalpenak adi-adi entzun ondoren, honako galdera egin zidan:

- Beraz, erromatarren garaitik al dago hemen kaia?

en muchos puntos, libre de la influencia de las mareas, aseguraba mantener a flote la embarcación y lo convertían en un puerto natural muy bien situado. Tan buena es la localización que inspiró la construcción, hace poco más de un siglo, de un puerto de refugio para los pesqueros de Hondarribia apenas a un par de cientos de brazas más al sur, en el mismo acantilado, libre de la temida barra de la desembocadura del Bidasoa.

Mi nieto, que me acompañaba en el paseo estaba atento a la disertación que había hecho y me preguntaba

-¿O sea que el puerto está aquí desde los romanos?

-No. En la cala de Asturiaga había un fondeadero, pero en realidad el embarcadero o primitivo puerto romano estaba en lo que hoy es Irun, más o menos detrás del Juncal. La zona del actual puerto era un arenal con unos canales de acceso que variaban mucho con las mareas y con los temporales. De hecho, fue uno de los puertos más peligrosos de la costa debido a la dificultad para entrar cuando había temporal que representaba la barra de arena de la desembocadura del Bidasoa. De hecho, hubo muchos naufragios en esa barra durante más de veinte siglos y murieron muchos arrantzales y marineros en ellos.

-Pero Hondarribia siempre ha tenido puerto ¿no?

-Siempre ha tenido embarcaderos. Y ha tenido varios. Los más importantes han estado en el Puntal,



Hondarribia en 1873 vista desde Endaia, en la que se aprecian los arenales. No había puerto, tan solo embarcaderos en la Lonja del puntal y en la marina (La Magdalena)

en lo que hoy se llama “Muelle de Veteranos”, cuyo muelle llegaba por la regata de Santa Engracia o Txiplao hasta más arriba de la Alameda. Todavía quedan restos de muelles y de accesos entre la Alameda y la ermita. La Lonja, que ahora son viviendas, en su día era el lugar donde se vendía el pescado y se pagaban los aranceles y los impuestos de las

- Ez. Asturiagako kalan ainguraleku bat zegoen, baina, berez, erromatarren ontziralekua edo portu zaharra gaur egun Irunen dagoena zen, Junkal atzealdean, gutxi gorabehera. Gaur egungo portuaren eremua hareatza zen, eta itsasaldi eta ekaitzekin asko aldatzen ziren sarbideak zituen. Hain zuzen, kostaldeko porturik arriskutsuenetako bat izan zen, zaila baitzen Bidasoa ibaiaren bokaleko harea-barrak irudikatzen zuen ekaitzarekin han sartzea. Hogei mende baino gehiagoan hainbat naufragio izan ziren barra horretan, eta arrantzale eta marinela asko hil ziren.

- Baina Hondarribiak beti izan du portua, ala?

- Beti izan ditu ontziralekuak, bat baino gehiago gainera. Garrantzitsuenak Puntalean izan dira, gaur egun "Beteranoen kaia" deitzen den horretan. Santa Engrazia edo Txiplao errekatik Zumardia baino gorago hedatzen zen. Zumardiaren eta ermitaren arteko kaia eta sarbideen hondakinak han daude oraindik. Lonjan etxebizitzak eraiki zituzten, bere garaian arrain-saltokia zen, eta han ordaintzen ziren ontziratzen eta lehorreratzen ziren merkantzien muga-zerbak.

Beste ontziraleku bat ere bazen, lonja eta guzti, portuko elizaren atzean. Orain, aparkaleku handi bat dago han, eta bertan jarri dute, Benta Zaharra deitzen dugun lekuan, Marinel ontzia, Hondarribian eraikitako egurrezko azken ontzi handia.

Eta, azkenik, gaur egungo babes-portua dago. Ehun urte ere ez ditu, eta kostu handia izan zuen, ekaitzek hainbat alditan hondatu eta txikitu baitzituzten obrak. Han amarratzen zituzten arrantzontzi handiak, ekaitzetatik babesteko, itsasadarrean lotuta utziz gero kalte handiak izateko arriskua izaten baitzuten. Zu jaio baino urte batzuk lehenago, beste portu bat eraiki zuten, babeslekuaren luzapen gisako bat, instalazio modernoekin, Lurgorri parean, eta hara eramane zituzten Benta Zaharreko arrain-lonjaren instalazioak, Eusko Jaurlaritzaren garaian. Eta portu berriaren hegoaldeko dikeari itsatsita, Hondarribiko Klub Nautikoaren instalazioak dituzu; han daude bela eskola, ontziralekua, eta eskolak une honetan dituen ontziak, ehun baino gehiago.

- Beraz, attona, arrantzale asko zegoen hemen, baina ez zen portu ona.

- Hori da. Hemendik ikusten duzun hori guztia, Hendaia eta Hondarribiko hondartzak, itsas-portuak, kai-muturrak eta tartean dagoen kanala, ez lirateke izango Irungo ingeniari bategatik ez balitz, zeinak Bidasoaren bokalea aztertu baitzuen, eta ba-

mercancías que se embarcaban y desembarcaban.

Otro embarcadero, con su lonja también, estuvo detrás de la iglesia de la marina, donde ahora hay un gran aparcamiento y ha quedado instalado en un carro varadero el Mariñel, el último barco grande de pesca de Hondarribia construido en madera, en lo que llamamos Benta Zaharra.

Y por último está el puerto de refugio actual que no tiene ni cien años y que costó mucho construirlo porque los temporales desbarataron y arruinaron las obras en varias ocasiones. Allí amarraban los pesqueros grandes para defenderse de los temporales que les hubieran podido hacer destrozos si hubieran permanecido amarrados en la ría. Unos años antes de que tú nacieras se construyó otro puerto, casi como prolongación del de refugio, con instalaciones modernas, en frente de Lurgorri, y ahí se trasladaron las instalaciones de la lonja de pescado de Benta Zaharra, ya en tiempos del Gobierno Vasco. Y pegado al dique Sur del nuevo puerto se encuentran las instalaciones del Club Náutico de Hondarribia, con su escuela de vela, embarcadero y depósito de las más de cien embarcaciones de que dispone la escuela en este momento.

- O sea que, attona, no era un buen puerto aunque tenía muchos arrantzales.

- Así es. Todo esto que ves desde aquí, las playas de Endaia y de Hondarribia, sus puertos de pesca, los espigones y el canal que hay entre ellos, no hubieran existido de no ser por un ingeniero de Irun que estudió la desembocadura del Bidasoa y propuso una teoría para mejorar la barra que tantos problemas daba para el acceso. Su sistema de estudio de la olas, las corrientes y los movimientos de las arenas de los estuarios se hizo famoso en Europa y en todo el mundo, y sus teorías se estudian desde entonces en todas las escuelas de ingenieros de Puertos y Canales del mundo.

-¿Y era de Irun? ¿Cómo se llamaba?

-Ramon Iribarren Cavanilles. Había nacido en 1900, y murió en 1967 en un accidente de coche, en Vallecas, Madrid. Ya sabes por donde hemos subido al faro, ¿no?, por la carretera del puerto y luego pasando al lado del castillo de San Telmo. Pues bien, la carretera que va a la playa y pasa por delante de Iterlimen y Lurgorri, y que luego llega al puerto, es el Paseo de Ramón Iribarren, en su honor. Y desde luego que se lo merece. No tendríamos esa estupenda playa, ni el puerto deportivo, ni el Polikirodegia, ni el campo de fútbol de Hondarribia, pero tampoco la playa de Endaia y su puerto

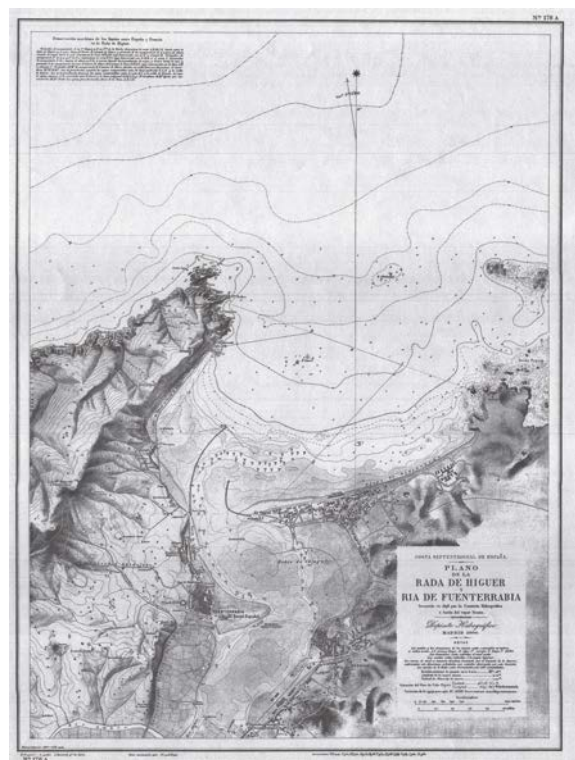
rran sartzeko arazo ugariei irtenbidea emateko teoria bat proposatu. Hark garatutako sistema, olatuak, itsaslasterrak eta estuarioetako hareen mugimenduak aztertzeke landutakoa, ezaguna egin zen European eta mundu osoan, eta orduz geroztik, haren teoriak munduko portu eta kanaletako ingeniari-eskola guztietan aztertzen dira.

- Irundarra? Eta nola deitzen zen?

- Ramon Iribarren Cavanilles. 1900. urtean jaio zen, eta 1967an hil Madrilgo Vallecas auzoan, auto-istripuz. Badakizu itsasargira nondik igo garen, ezta? Portuko errepidetik, gero San Telmo gazteluaren ondotik igarota. Bada, begira: hondartzara doan bideari, Iterlimen eta Lurgorri aurretik pasatzen denari, Ramon Iribarren Paselakua deitu zioten, irundar famatuaren omenez. Zalantzarik gabe, merezi zuen. Hark proiektu hori landu eta garatu ez balu, ez genituzke izango orain ditugun ondasun hauek guztiak; hondartza bikain hori, kirol-kaia, kiroldegia, hondartzako futbol zelaia...baina ezta Hendaiako hondartza edo kirol-kaia ere. Kosta ziztaion, baina lortu zuen.

Bi gauza lortu zituen: itsasoari azalera handia irabaztea eta ibaia bideratzea, barra zaharra desegin eta sakonera handia ziurtaturik. Horrek hobetu egin zituen bokaleko barneko uretan nabigatzeko aukerak eta segurtasuna. Oso buruargia zen.

Klub Nautikoan Higerko arradako plano bat dago, 1898koa, eta 1960ra arte badian egin diren alda-



deportivo tal como los conoces si no hubiera sido por los estudios que hizo para elaborar un proyecto que fue capaz de ejecutar. Aunque ya le costó, no creas.

Consiguió dos cosas: ganar una gran superficie al mar y encauzar la ría asegurando un calado al eliminar la antigua barra. Eso mejoró la navegabilidad y la seguridad de la navegación por las aguas interiores de la desembocadura. Era muy listo.



Fotografía de Ramon Iribarren de las que usaba al estudiar las olas de la bahía para diseñar los espigones. Aparece el Hotel Peñon.

-En el Club Náutico hay un plano de la Rada de Higer de 1898 al que se le han ido añadiendo las modificaciones posteriores que se han ido llevando a cabo en la bahía hasta 1960. Se ven los espigones, la playa, el plano de la ciudad de entonces, aunque no aparece el aeropuerto que ya había comenzado a construirse y en el que también intervino Ramón Iribarren.

El alcalde de entonces no se creía que este irunés iba a resolver un problema que había castigado a Hondarribia durante miles de años: atacar la peligrosa barra del medio de la desembocadura del Bidasoa y mejorar la navegabilidad. Y fíjate si lo consiguió. Pero al final los arrantzaes y el ayuntamiento se lo reconocieron. Estaba muy orgulloso del honor que le habían reconocido los arrantzaes de la cofradía al haberles librado de aquella maldita

En el plano de la Rada de Higer del vapor Urania de 1898 en la que se han introducido las modificaciones de la bahía a raíz de la construcción de los espigones (el francés sin prolongarse aún) y la playa pero con el perfil de 1900, además de los puntos geodésicos para la delimitación de la frontera con Francia y las aguas interiores mediante triangulación. . Es de 1960. Aun no está señalado el aeropuerto.

ketak gehitu zaizkio: kai-muturrak, hondartza eta hiriaren garai hartako planoa. Aireporturik ez da ageri, nahiz eta eraikitzen hasiak ziren. Han ere parte hartu zuen Ramon Iribarrenek.

Orduko alkateak ez zuen uste irundar honek konponduko zuenik milaka urtean Hondarribia zigortu zuen arazoa: Bidasoa ibaiaren bokaleko barra arriskutsuari aurre egin eta nabigazioa hobetzea. Bai lortu ere! Azkenean aitortu zioten arrantzaleek eta Udalak. Ramon oso harro zegoen kofradiako arrantzaleek aitortu zioten ohoreaz, barra madarikatu hartatik libratu baitzituen. Sarritan hitz egiten zuen haiekin kai-muturrean.

- Begira, hemen dut bokalearen argazki bat, kai-muturrak eraiki aurrekoa. Ia ez zegoen hondartzarik, eta ekaitzak jotzen zuenean, Truk pareko errepideraino heltzen ziren olatuak. Babes-portua eta, gero, arrantza-portuaren egokitasuna antzatsirik, ondoren, hegoalderantz, itsasoko kirolak sustatuko zituen klub nautiko baten kokapena erabaki beharra zegoen. Eta, berriro ere, egokitzen jo zuten Jaizkibelgo ekialde-hego ekialdeko magala, arrantza-portuaren inguruan. Hainbat egitasmo izan ziren zenbait garaitan.

- Eta zein egin dute, attona?

- Tira, egin ahal izan dena egin dute. Denetarikozailtasunak izan ziren, ekonomikoak zein politikoak. Baina aurrera egitea lortu zuten. Beste pasealdiren batean kontatu beharko dizut, nik baino hobeto kontatuko lizukeenik bada baina.

- Ederki!

- Goazen etxera, iluntzen ari du eta. Ramon Iribarren pasealekutik barna joango gara, klubeko bazkideei amets egiten lagundu zieten proiektuak gogoratzen ditugun bitartean.

Hau da Txingudiko badiaren karta, Urania baporeak 1898an jasoak. Kartari egindako hamar zuzen-keta ageri dira, 1914ko abuztutik 1960ko martxora bitartean eginak. Horregatik azaltzen dira kaiko errepidea, kai-muturrak (Iparraldekoa artean luzatu gabe) eta hondartza, baina 1900eko profilaz, baita Frantziar estatuarekiko mugak jasotzen dituzten puntu geodesikoak ere.

Hau da aurreko orrialdeko Higerko arradaren planoan ageri den legenda, goiko eta ezkerreko ertzean.

Juan Sebastian Elkanok XVI. mendean lurrari bira eman zion Victoria ontziaren erreplika, Hondarribiko kaian porturatua.

barra. Solía hablar con ellos con frecuencia en el espigón.

-Mira, aquí tengo una foto de la desembocadura antes de que se hicieran los espigones. Prácticamente no había playa, y cuando había temporal, las olas llegaban hasta la carretera donde está el Truk.

Una vez reconocida la idoneidad de la ubicación del puerto de refugio y posteriormente el de pesca, a continuación, hacia el Sur, había que considerar la ubicación de un club náutico que promoviera los deportes en el mar. Y nuevamente vuelve a plantearse como adecuada la fachada Este-Sureste de la falda de Jaizkibel, en las proximidades del puerto de pesca. Hubo varios proyectos en distintos tiempos.

- ¿Y cuál se ha hecho, attona?

- Bueno se ha hecho el que se ha podido hacer. Hubo muchas dificultades de todo tipo para hacerlo, económicas y políticas. Pero se consiguió salir adelante. Te lo iré contando en otros paseos, aunque hay alguno de los que participaron en esa construcción que te lo contarán mejor que yo.

-¡Vale!

- Vamos para casa que está oscureciendo.



Réplica atracada en el puerto de Hondarribia de la nao Victoria con la que Juan Sebastián Elcano logró realizar la primera circunnavegación de la tierra en el siglo XVI.

Y así bajamos hacia el paseo de Ramón Iribarren para volver a casa, con la voluntad de recordar los proyectos que hicieron soñar a los socios del club.

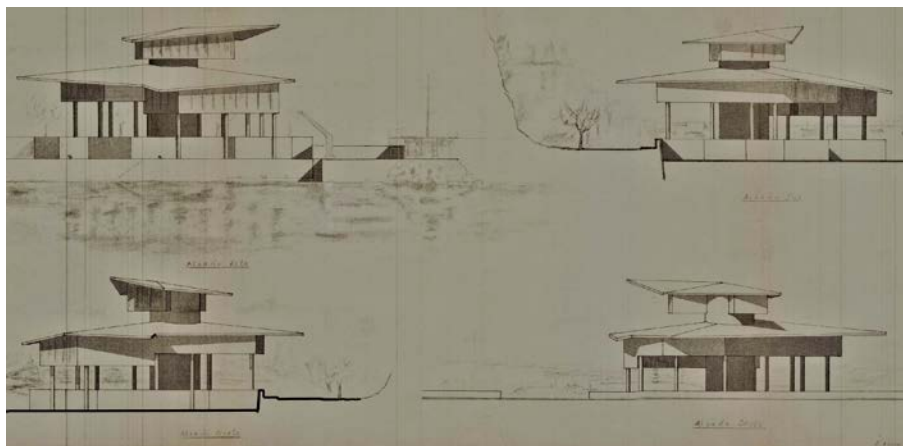
- Fíjate, -comentaba con mi nieto-, hace 50 años, cuando ya se había ordenado bastante la ría con los espigones, unos cuantos veraneantes y algunos hondarribiarras pensaron que se podía hacer un club náutico. El año 1969, cuando se construyeron la Plaza de Gipuzkoa, viviendas en Juan de Laborda

Babes-portuaren krokisa eta olatu oinarritzkoen planoak, egungo arrantza-portua eta Klub Nautikoa, bere bela eskolarekin, eraikitzeko beharrezkoak, obrak hasi aurretik.

- Begira, –esan nion bilobari–, duela 50 urte, itsasadarra kai-muturrekin nahiko ordenatuta zegoelarik, udatiar batzuek eta hondarribiar batzuek klub nautiko bat egin zitekeela pentsatu zuten. 1969an, Gipuzkoa plaza eraiki zuten, baita Juan de Laborda eta Amuteko Eskapatxuloko etxebizitzak ere. Urte horretan J.M. Salas arkitektoak klub nautikoa izan zitekeenaren lehen zirriborroa egin zuen, orain bela-eskola dagoen tokirako. Ilusio handia eragin zuen eta, zirriborro bat besterik izan ez arren, egingarria zen egitasmo bati bidea ireki zion.

Salasen zirriborroa, karrera amaierako lanen barnean.

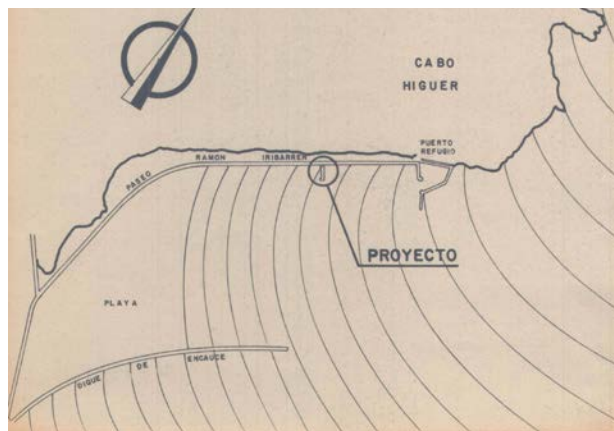
Hurrengo urtean, 1970ean, estudio bati agindu zioten klub nautikoaren proiektua idatz zezan. Urte hartan eraiki zituzten Jabier Ugarte eta Santiago Konpostela kaleen ertzeko etxeak, Kerizpe eraitsi zuten landetxe berria egiteko, pilotalekua eta udal alondetgia ere bota zituzten, harresiak konpontzeko lanetan aurrera egiteko. Kai Zaharraren zati bat betetzen hasi ziren, ontzitegia egiteko, eta etxebizitzak eraikitzen hasi ziren Iterlimengo badietan. Herria eraikuntza aro indartsu batean sartuta zegoen. Baita itsasoan ere. Klub nautikoaren proiektua estilo dotore eta ausartekoa zen, piloteen bidez itsasoaren gainean altu eraikitzeko, bere sustatzaileen gustu elitistaren arabera oso; klub sozialaren egitura gehiago zuen kirol-klubarena baino. Planoak Sainz de Vicuña madrildar arkitektoarenak ziren.



Boceto de Salas dentro de los trabajos de fin de carrera.

1970eko proiektuak bat egin zuen 1922ko Klub Nautikoaren sorrerarekin, zeinak ez baitzuen obra zibileko egiturarik garatu, nahiz eta estatutuetan gerora

y en Eskapatxulo de Amute. Ese año un arquitecto, J.M. Salas, hizo un primer esbozo de lo que podía ser un club náutico en la ubicación en la que se en-



Croquis del puerto de refugio y planos de olas elementales, necesarios para construir el actual puerto de pesca y el del Club Náutico con su Escuela de Vela, antes de que se iniciaran las obras.

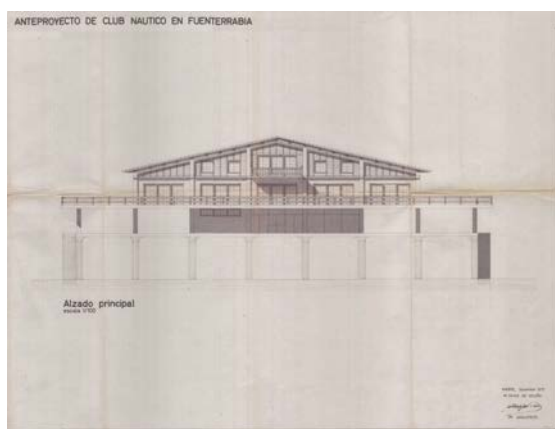
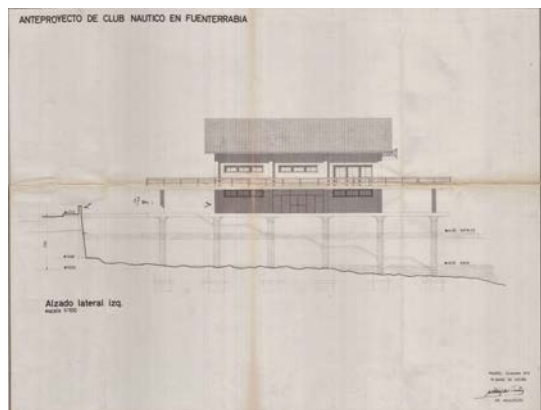
cuentra ahora la escuela de vela. Fue una inyección de entusiasmo, y aunque sólo era un boceto, abrió los ojos a un proyecto ejecutable.

Al año siguiente, en 1970 se contrataron los servicios de un estudio para que redactara un proyecto de club náutico. Era el año en que se construían las viviendas de la esquina de Javier Ugarte con Santiago de Compostela, se derribaba Kerizpe para construir la nueva casa cural, se derribaron el frontón y la alhóndiga municipal para continuar con las obras de restauración de las murallas. Se comienza a rellenar parte de la Kai Zaharra para hacer un carro varadero y comienzan también a construirse

viviendas en las ensenadas de Iterlimen. Realmente era un momento de efervescencia constructiva en la ciudad. También en el mar. El proyecto del club náutico era de un estilo elegante, atrevido, para edificar elevado sobre el mar mediante pilotes, muy del gusto elitista de sus promotores, con estructura más de club social que de club deportivo. Los planos eran de Sainz de Vicuña, Arquitecto madrileño.

El proyecto de 1970 coincidía con la refundación del Club Náutico de 1922, que no llegó a desarrollar estructuras de obra civil, aunque definió en sus estatu-

iraun duten zenbait gai zehaztu: kirol-espirtua indartu eta eztabaida eta planteamendu politiko edo erlijiosoak beren jardueratik at uzteko borondatea.



Proyecto de Sainz de Vicuña de sede del club sobre pilotes al Sur del puerto de refugio.

Baina paperak ia dena jasan dezake, eta egitasmoa ilusio-eragilea zen. Beste kontu bat izan zen zenbaki ekonomikoak egitea, maileguak kudeatzea eta eraikitzeko baimenak bideratzea.

Erabili nahi zen eremua udalerrarena ez zenez, Espainiar estatuko Costas sailarena baizik, kudeaketa mistoko eredu bat bultzatu zuten, lokala eta zentrala, klubaren lehendakari gisa P. Aginagalde alkateak sustatua; bertako zenbait kide eta herriaz maiteminduriko madrildar batzuk izan ziren partaide. Azken hauek botere handia zuten, eta klubaren lehen egoitza soziala Espainiako hiriburuan jarri zuten ofizialki. Emankorra izan zen bitariko kudeaketa hori, baimenak Madrilan edo handik zuzentzen ziren erakunde nazionaletan eskatzen baitziren, eta hemengo agintarien aurrean gauzatu. Baina zailtasunak hasi besterik ez ziren egin. Baimenen emakidaren kudeaketa administratiboari beste kontu garrantzitsu bat gehitu zitzaion, finantzaketarena. Pisuzko beste faktore bat ere sartu zen: proiektuaren gizarte-onarpena. Eta talde batzuk sortu ziren, arrantza-sektorearen balioei kalte egingo

tos unas cuestiones que se han mantenido: el espíritu deportivo y la voluntad de alejar debates y planteamientos políticos o religiosos en su actividad.

Pero el papel puede aguantar casi todo y era ilusionante. Otra cosa fueron el hacer números económicos, gestionar créditos y comenzar con el peregrinaje de los permisos de edificación y de las autorizaciones.

Como el terreno que se pretendía utilizar no pertenecía al municipio sino a Costas del Estado, se promovió un modelo de gestión mixto local y central, promovido por el Alcalde P. Aguinagalde como presidente del club, con varios vocales locales y con unos cuantos más madrileños, enamorados de Hondarribia, con capacidad de maniobra en la capital, hasta el punto de que oficialmente la primera sede social del club estuvo en Madrid. Fue un acierto esta dualidad de gestión porque los permisos se solicitaban en Madrid o en entidades nacionales dirigidas desde allí, y había que ejecutarlos ante las autoridades de aquí. Pero las dificultades no habían hecho sino comenzar. A la gestión administrativa de la concesión de permisos se unía la no menos importante cuestión de la financiación. Se introdujo otro factor relevante, el de la aceptación social del proyecto, surgiendo sectores que consideraban que iba a suponer un menoscabo de los valores del sector pesquero, en amplio auge tras la mejora de la navegabilidad de la desembocadura del Bidasoa.



Ubicación del proyecto de Sainz de Vicuña al Sur del puerto de refugio, en el lugar que ocupa en la actualidad.

zitzaiera uste zutenak, noiz eta Bidasoa ibaiaren bokaleko nabigagarritasuna hobetu eta goraldi betean zeudenean. Eta beste aukera batzuk ere sortu ziren, toki berean zein beste batzuetan; sozialki eta teknikoki aldeko eta kontrakoak agertu ziren, proiektu jakin bat gauzatzea atzeratu zutenak.

1974an sortu zen Puntaleko klub nautikoaren proiektua, Diaz Magrorena. Urte berekoak dira beste zenbait ekintza urbanistikoko ere; parrokiari atxikitako apaizetxea eraistea; San Nikolas arkua konpontzea, arriskutsua baitzen; zezen plazatik alde zaharrera igotzen zen oinezkoentzako pasabidea ixtea; Butroi pasealekuan eta aurreko eraikinen orubeetan etxebizitzak eraikitzea. Ikasturte honetan abian zen jada Baserritarren etorbideko Pedro Aguinagalde ikastetxe berria, eta hastear zegoen Olabide urbanizazioa. Hondarribia berreraikitze betean zen.

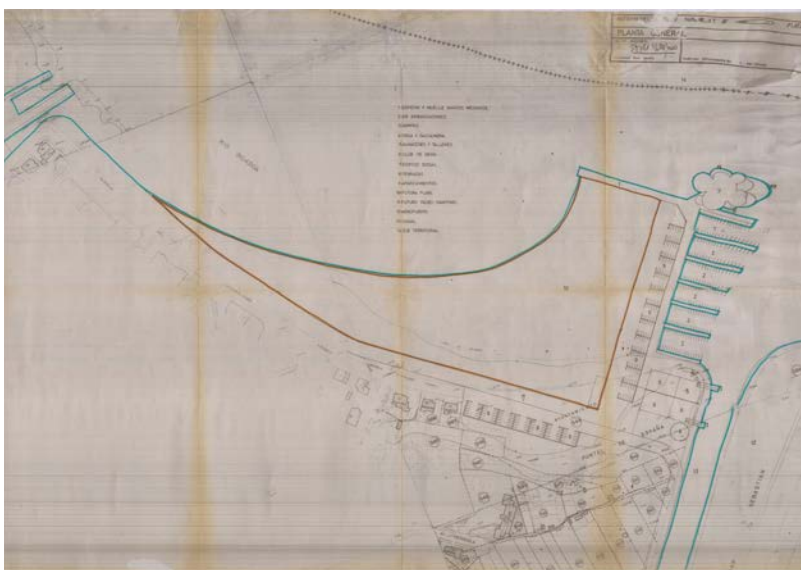
Egoera sozio-politikoagatik hainbat urte zail igaro eta gero –ETaren sorrera, Francoren heriotza eta demokraziaren ezarpena– udatiarrek herriarekin zuten harremana hozten joan zen, erradikalizazio sozialak urrundu egin zituen. Hainbat bazkidek kluba uztea erabaki zuten eta elkartea desagertzeko arriskuan egon zen. Zenbait bazkideren kuraiak eta M. Iridoi alkate andreak ekidin zuten, zeinak klubaren lehendakari gisa dimisioa aurkeztu baitzuen; bazkide kementsu horiek leinari tinko eutsi zioten eta ekaitz hartatik irtetea lortu zuten, gizarte-giro nahasi hartan. Zirkunstantzia horiez xehetasun gehiago emango ditugu liburu honetako beste zenbait ataletan.

Bosturteko hori ez zen erraza izan, eta Hondarribia erritmo bizian aldatzen ari zen. Ez sinboloetan soilik –erorien gurutzea kendu zuten–, baita formetan ere: Jostaldi pilotalekuak hartu zuen Arresilandakoaren lekukoa, Biteri eskolak desegin eta beste ikastetxe handi bat egin zuten, eta ondoan 29 etxebizitza; Leiban eta Arategin ere etxe berriak eraiki zituzten, eta Damarrikoen proiektua egin; Mendelun industrialdea proiektatu zuten, eta Gibeleta agertu zen. Madalengainen ere etxebizitza berriak; Jauregi Hotela eraitsi eta egun ezagutzen duguna jaso zuten. Franco Hotela ere bota zuten, etxeak egiteko; 16 etxebizitza egin zituzten, merkataritza-etxabe eta guzti, Matxin de Artzu eta Zuloaga artean; Marinako eskolak bota eta Itsas-Etxea eraiki zuten; Marlauxka lurreratu eta orube hartan eraiki; Muela bota eta Villa Magnolian

Y surgieron otras alternativas, tanto en la misma como en diferente localización, con apoyos y detracciones, sociales y técnicos, que fueron demorando la ejecución de un proyecto concreto.

En 1974 surge el proyecto del club náutico en el Puntal, de Diaz Magro. De este mismo año son es el derribo de la casa cural adosada a la parroquia, el arreglo del arco de San Nicolás, que resultaba peligroso; se cerró el paso de peatones que desde Zezen plaza ascendía a la parte vieja; se edificaron viviendas en el Paseo Butrón y en otras ubicaciones sobre solares de anteriores edificaciones. Este curso ya funcionaba el nuevo colegio Pedro Aguinagalde de la avenida de los Baserritarras y estaba a punto de comenzar la urbanización Olabide. Hondarribia estaba en reconstrucción.

Tras unos años muy complicados debido a las circunstancias socio-políticas por la irrupción de ETA, la muerte de Franco e implantación del régimen democrático, se produce una desafección de veraneantes a la ciudad y la radicalización social. Se dan de baja numerosos socios y se llegó a plantear la desaparición del club. No se llegó a producir por el coraje de unos



Proyecto de Diaz Magro de 1974 en el Puntal.

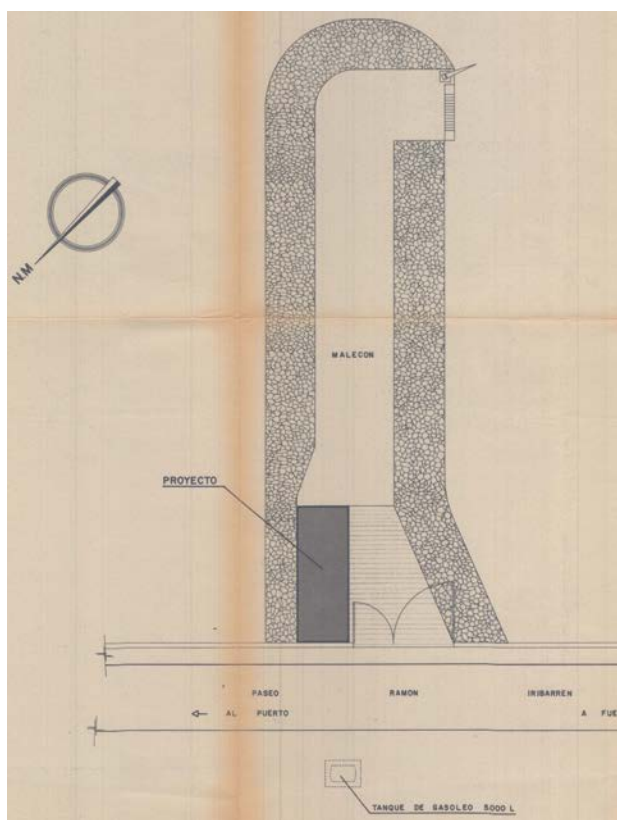
cuantos socios y de la alcaldesa M. Iridoy en el ayuntamiento, que llegó a presentar su dimisión como presidenta del club, y esos socios consiguieron mantener firme el timón y lograr superar aquella tempestad en medio de una sociedad convulsa, circunstancias que se detallan en otros capítulos de este libro.

No resultó sencilla esa media década, y Hondarribia estaba cambiando a un ritmo acelerado, no sólo en

etxebizitzak altxatu; etxe-multzoak agertzen hasi ziren Glymen, Alkizenean eta Zokoan; Bonoen Pasealekuak, Goizutek eta Loraitzek bezala, txaletek ematen zioten fisionomia galdu zuen. Iterlimenek hazten jarraitu zuen eta iparralderago Lurgorri agertu zen babes-portua handitu zen data berberetan. Bost urtetxotan herriaren fisionomia nabarmen aldatu zen, eta turismoak agintzen zuen etorkizun berriari bide eman zitzaion. Eta gizarte, ekonomia eta politika alorreko irakinaldi hartan, Klub Nautikoa ere ur azalera agertu zen, 1981eko proiektuarekin.

Hainbat zailtasun gainditu ondoren, 50 metroko plataforma bat baimentzea lortu zen, harri-lubetazko horma batez itxitako betelan baten gainean, une hartako finantza egoerak ez baitzuen besterik ahalbidetzen. Egitasmoa aurrera eramatea lortu zuten behintzat, epe eta baimen administratibo batzuk –kluba eraikitzekoa, moila eta guzti, eta egoitza soziala egitekoa– auskalo zenbatgarren aldiz iraungitzeko zorian zeuden eta.

J.M. Salasek, 1981ean, klub nautikoaren egoitzaren proiektua, proiektu egingarria, idatzi zuen, eta hura burutzeko lan egin zuten. Pairatu zituztenek dakite,



J.M. Salas realiza en 1981 un proyecto de sede de club náutico, en términos asumibles. Y se trabaja para llevarlo adelante y se logró la autorización de una plataforma de unos 50 m sobre un relleno cerrado con un muro de escollera, parecido a lo que tenemos ahora.

los símbolos, como la retirada de la cruz de los caídos, sino también en las formas: el frontón Jostaldi sustituyó ya al de Harresilanda, las escuelas Viteri desaparecen bajo la piqueta y surge un nuevo centro escolar y a su lado 29 viviendas; aparecen viviendas nuevas en Leiba y Arategi y se proyectan las de Damarri; en Mendelu se proyectan naves industriales y aparece Gibeleta. Se proyectan viviendas en Madalengain; se derriba el Hotel Jauregi y se construye el que conocemos ahora. También se derriba el Hotel Franco para construir viviendas; se edifican 16 viviendas con bajos comerciales entre Machin de Arzu y Zuloaga; se derriban las escuelas de la marina y se construye la Itsas Etxea; se derriba Marlaxka y se construye en su solar; se derriba la Muela y se construyen viviendas en Villa Magnolia; van apareciendo bloques de viviendas en Glym, Alkizenea y Sokoa; el paseo de los bolos cambia su fisionomía de chalés, igual que Goizut y Loraitz. Iterlimen sigue creciendo, y más al Norte aparece Lur Gorri en las mismas fechas en que se amplía el puerto de refugio. En apenas cinco años ha cambiado la fisionomía de la ciudad dando paso al nuevo porvenir que promete el turismo. Y en esa fermentación socio-económico-poética flota también el Club Náutico con un proyecto en 1981.

Tras superar diversas dificultades se logró la autorización de una plataforma de unos 50 m sobre un relleno cerrado con un muro de escollera, que era para lo que daba la capacidad financiera en aquel momento. Por lo menos se lograron salvar los muebles porque estaban en trance de caducar por enésima vez unos plazos y una autorización administrativa para construir el club con su muelle y su sede social.

J.M. Salas realiza en 1981 un proyecto de sede de club náutico, en términos asumibles. Y se trabaja para llevarlo adelante.

Las dificultades que sortearon las juntas directivas de aquellas fechas las conocen bien quienes las sufrieron, y nos han dejado en otro capítulo buena memoria de ellas.

Ya no se jugaba tanto la partida de Madrid como la del Gobierno vasco, y no por ser más cercana resultó menos dificultosa.

Existían planes en el Gobierno Vasco para la gestión de los puertos deportivos con carácter institucional y ese hecho chocaba con el planteamiento de un club náutico privado como el nuestro. A eso había que añadir una reticencia de muchos pescadores a aceptar las instalaciones del Puerto Deportivo. Tenían un

beste inork baino hobeki, garai haietako zuzendaritza-taldeek gainditu behar izan zituzten zailtasunen berri. Beste atal batean emango dizkigute horiei buruzko xehetasunak.

Partida ez zen, jada, Madrilen jokatzeko, Eusko Jaurlaritzan baizik, eta hurbilagoa izan arren, ez zen samurragoa izan. Eusko Jaurlaritzan baziren kirol-portuak erakunde gisa kudeatzeko planak, eta horrek talka egingen zuen gurearen gisako klub nautiko pribatu baten planteamenduarekin. Horri gehitu behar zaio arrantzale askok kirol-portuaren instalazioez zuten mesfidantza. Itsasoari zegozkion gaietan jabetza sentimendua zuten; Klub Nautikoaren eraikuntza intrusiotzat hartzen zuten eta kutsu elitista hartzen zioten.

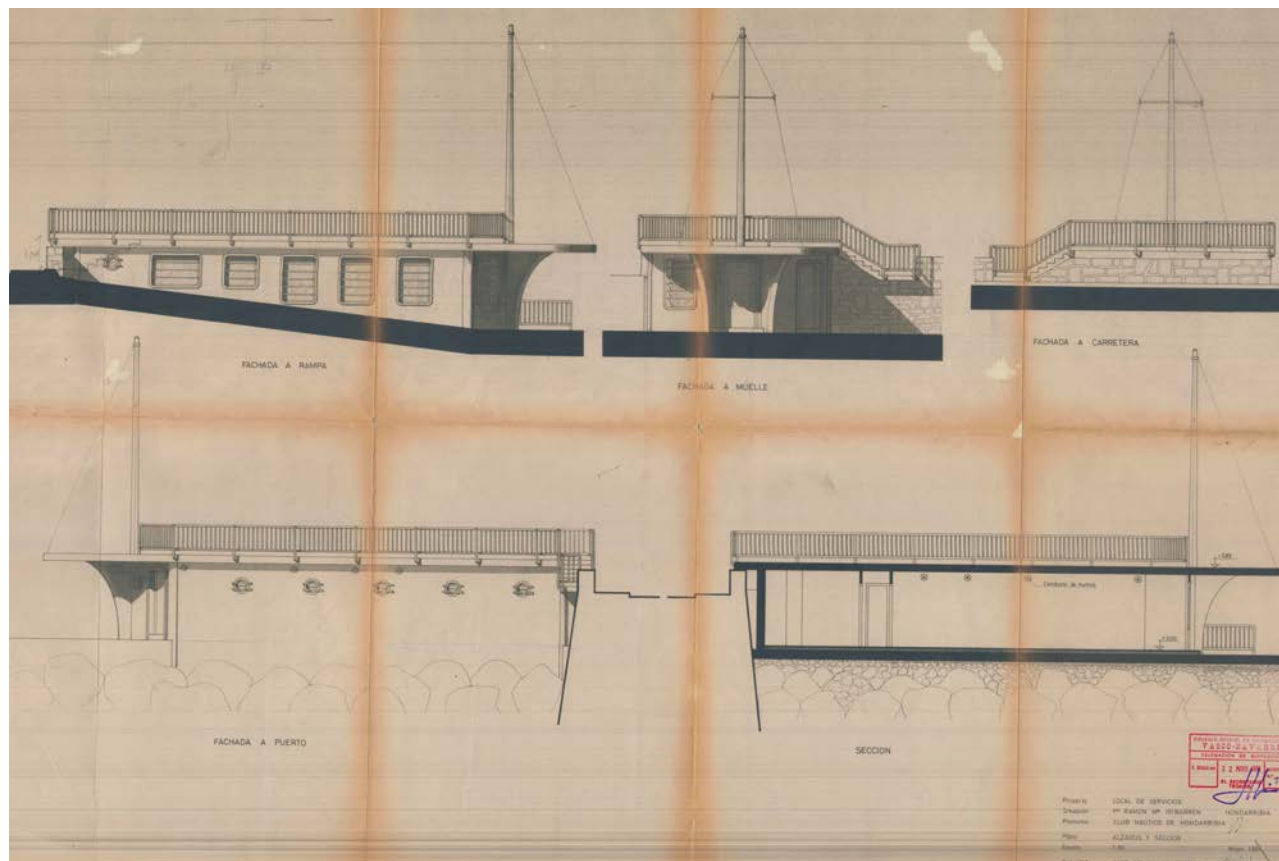
Aldi berean, arrantza-portua hazten zihoan, eta indar handia eman zien klubaren instalazioei, zeinak onura publikokotzat jo baitzituzten. Horrekin batera, Klub Nautikoaren instalazioetatik kanpo aisialdirako ontzientzako nasa baten proiektua ere sortu zen. Eusko Jaurlaritzak EKP (Euskal Kirol Portua) elkar-tearen bidez kudeatutako kirol-portua zen, orain baliatzen duguna.

J.M. Salasek proiektatutako egoitza indar handiko

sentimiento patrimonial sobre todo lo referente al mar y consideraban la construcción del Club Náutico como una intrusión en su mundo, adjudicándole unos tintes elitistas.

Paralelamente crecía el puerto pesquero dando un gran socaire a las instalaciones del club que habían quedado consideradas de utilidad pública. Y paralelamente también va surgiendo el proyecto y la ejecución de una dársena para embarcaciones de recreo fuera de las instalaciones del Club Náutico. Se trata del puerto deportivo gestionado por el Gobierno Vasco a través de la sociedad EKP (Euskal Kirol Portua) de la que disfrutamos ahora.

La sede social proyectada por J.M. Salas resultó una argamasa social de enorme potencia que permitió construir un mundo de relación muy cordial entre las familias, los aficionados tanto a la pesca como a la vela y sus hijos, a quienes se ayudó, mediante la escuela de vela, a enamorarse de este deporte. De aquellos mimbres surgieron los éxitos deportivos de los que tan orgullosos nos sentimos y que se consideran en otro capítulo.



La sede social proyectada por J.M. Salas resultó una argamasa social de enorme potencia.

argamasa sozial bihurtu zen. Horrek harreman-giro goxoa sortu zuen denen artean –familiak, arrantzarako edo belarako zaletasuna zuten kideak eta haien seme-alabak–, eta bela eskolaren bidez kirol horrekin maitemintzeko bultzada eman zitzaien. Lan hura dute oinarri gaur egun hain harro erakusten ditugun kirol-lorpen arrakastatsuek. Horiek beste atal bat eskatzen dute.

Baina ez zen dena zoriona izan. Klub Nautikoaren arrakastak instalazioak handitzea eskatzen zuen, bazkideen ontzien konponketa eta mantentze lanak egiteko dike lehor bat eraiki beharra zegoen; baita bela-eskolaren jarduera modu duinean burutzeko ere, nabigatzaileak trebatzeko ontziak gero eta ugariagoak baitziren, eta haiek gordetzeko ere leku egoki bat behar baitzen. Lehendik zeuden instalazioen egokitzapenak diseinatu zituzten, baina, 650 amarraleku baino gehiago zituen EKP handia burutu zenean, errealtateak proiektuak aldatu eta asmoak zapuztu zituen. Proiektu horrek itsasontzi amarraituen irisgarritasunaren arazoa konpontzen zuen, baina Zakarias txalupariaren lana, hainbesteko arreta eta trebezia egin izan zuena, hartaz baliatu zirenen oroimen soilera kondenuatu zuen. Historiara pasatu ziren, era berean, marinelek, arrantzaleek eta haien familiak, ur ertzean, klubaren egoitzaren ondoan, bizikidetza, adiskidetasun eta lagunarte sanoan egiten zituzten festa eta ospakizunak ere.

Hondarribiko Klub Nautikoaren egoitza orain kirol-portuan ditugun lokaletara aldatu zen, eta instalazio zaharrak BELA ESKOLAREN erabilerako utzi zituzten, eskusiboki. Eskolako ontzien kaiak eta biltegiatze-eremuak handituz joan dira, eta mantentze-lanak egiteko guneak eta arrapalak jarri ditugu, ontzien irisgarritasuna hobetzeko. Errealitate ekonomikoak bere neurrian jarritako ametsak proiektatu ziren, orain ikusiko ditugun batzuetan gertatzen den moduan. Diseinututako kontzeptuari eutsi egiten zaio, baina exekuzioa diskretuagoa da, nahiz eta helburua ondo bete.

Klubaren fundazio-zutabeak sakabanatu egin ziren: egoitza soziala EKPren instalazioetan geratu zen, bela-eskolatik eta eskolako ontziak kudeatzeko plataformatik milia batera. Hala ere, amets egiten jarraitzen dugu, eta bela-eskolak ilusioak pizten segitzen du.

Klubaren funtzio pedagogikoa duindu nahi da, XXI. mendearekin eta klubaren kirol arrakasten historiarekin bat datozen instalazioak eskaini, hala nola:

- Prestakuntza teorikorako ikasgela eta espazioak

Pero no todo fueron parabienes. El éxito del Club Náutico demandaba una ampliación de las instalaciones para dar cabida a las embarcaciones de los socios en dique seco para labores de mantenimiento y reparación, así como para dar dignidad a la escuela de vela con instalaciones de almacenamiento de las cada vez más numerosas embarcaciones dedicadas a la formación de navegantes. Se diseñaron adaptaciones a las instalaciones existentes pero la realidad fue modificando los proyectos y frustrando aspiraciones cuando se convirtió en realidad el gran puerto deportivo de EKP con más de 650 amarres. Este proyecto resolvía el problema de la accesibilidad a las embarcaciones amarradas, dejando la labor de Zacarías, el botero, en el recuerdo de quienes se beneficiaron de su habilidad y diligencia. Pasó a la historia, como lo hiciera también el disfrute de aquellos saraos y aquellas celebraciones en un ambiente de sana convivencia, cordialidad, camaradería y disfrute de los navegantes y pescadores con sus familias, al pie del mar, junto a la sede del club.

Aquella sede del CNH se trasladó a las dependencias de que disfrutamos ahora en el puerto deportivo, quedando las antiguas instalaciones para uso exclusivo de la ESCUELA DE VELA. Se han ido recreando los muelles y las áreas de almacenamiento de las embarcaciones de la escuela, dotándonos de áreas para trabajos de mantenimiento y de rampas para mejorar la accesibilidad de las embarcaciones. Se proyectaron sueños que la realidad económica puso en su dimensión, como sucede con alguno de los que vemos a continuación. El concepto diseñado se mantiene, pero la ejecución es más discreta, aunque cubre bien su finalidad.

Se produjo la dispersión de los pilares fundacionales del club: la sede social quedó en las instalaciones de EKP, alejada una milla de la escuela de vela y de la plataforma de gestión de las embarcaciones de la escuela.

No obstante, seguimos soñando, y la escuela de vela continúa generando ilusiones.

Se pretende dignificar la función pedagógica del club dotándole de unas instalaciones acordes con el siglo XXI y la historia de éxitos deportivos del club, como:

- Las necesidades de aulas y espacio para la formación teórica
- Los de talleres de mantenimiento de las embarcaciones del club

- Klubeko ontzien mantentze lanetarako guneak
- Eskolako 100 ontzi baino gehiago gordetzeko to-
kia, lehiaketarik edo itsasoko praktikarik ez da-
goenean
- Aldagelak, armairuak, dutxak, sukalondoak eta
abar.
- Zerbitzu horiek kudeatzeko bulegoak... eta beste
amets batzuk.

2010. urtean, Arrasateko LKS ingeniari-tza-enpresak bela-eskolaren proiektu bat egin zuen gaur egungo eremuan, helburu horiei erantzuten diena. Kostu handia du, ordea, hori izaten da irabazi asmorik ga-
beko azpiegituren koska; horrek eragiten du finantza-
keta lortzeko hainbat erakunde eta kirol-talderekin
lan egin beharra. Hamar urte igaro dira. Proiektua
geldirik dago, baina hura bururatzeko borondatea
bizirik.

- Las zonas de depósito de las más de 100 embar-
caciones de la escuela, para su almacenamiento
fuera de las competiciones o de las prácticas en
el mar
- Zonas de vestuarios, taquillas, duchas, office, etc.
- Oficinas para gestionar esos servicios... Y otros
sueños.

En el año 2010 la empresa de ingeniería de Arrasate LKS elaboró un proyecto de escuela de vela en la zona que ocupa en la actualidad, y que da respuesta a estas aspiraciones. Su elevado coste, caballo de batalla de todas estas infraestructuras sin fines de lucro, hace que haya que trabajar con distintas administraciones y entidades deportivas para lograr su financiación. Han pasado 10 años y el proyecto está parado pero la voluntad de llevarlo a cabo no.



El proyecto de 2010 nos hacía soñar con un club náutico y una escuela de vela con este aspecto.



En el año 2010 la empresa de ingeniería de Arrasate LKS elaboró un proyecto de escuela de vela en la zona que ocupa en la actualidad.

5.- HONDARRIBIKO KLUB NAUTIKOAREN ALDERDIAK: 1969-2019

5.1.- KLUBAREN AURREKARI HISTORIKOAK

Eskuratu ahal izan dugun Hondarribiko klub nautikoa-ren ibilbide historikoaren lehen agiria duela 100 urtekoa da, 1919ko ekainaren 21ekoa hain zuzen. Dokumentua Gipuzkoako Gobernu Zibiletik dator (Idazkaritza) eta Hondarribiko alkateari zuzenduta dago: “Vicente García jaunari emateko, Hondarribiko Itsas Klubaren araudia igortzen dizut, gobernu honek onetsia.”

Bigarren dokumentu historikoa ere Gobernu Zibiletik dator, 1922ko abuztuaren 12an Hondarribiko alkateari zuzendua. Hona hemen Luis Richi gobernadoreak sinatutako testua: “Honekin batera, Hondarribiko Klub Nautikoaren Araudiaren ale bat bidaltzen dizut, Zenon Sagartzazu jaunari eman diezaiozun. Hark sozietate horren behin betiko eraketaren aktaren kopia baimendua bidali beharko dio Gobernu Zibil honi”.

Aipaturiko araudia Klub Nautikoaren artxiboan gordeta dago. Hartatik, R. Fernández de Irun tipografian argitaratua, hautatutako datu hauek kopia ditugu: “Hondarribiko Klub Nautikoa Elkartearen Araudia... 1. artikulua: Jolas-elkarte honen xedea da uretako kirolen zaletasuna zabaltzea beren adierazpen eder guztietan, eta hura osatzen duten kideei txangoak, libertimendua eta gurtzak eskaintzea. Honenbestez, erakundearen arduraz kanpokoak izango dira kutsu politikodun ekitaldiak eta herrialdearen legeen eta ohorearen aurka-koak. 2. artikulua: Debekatuta daude tesi politiko eta erlijiosoei buruzko eztabaidak elkartearen lokaletan. 3. artikulua: Hiru bazkide mota izango dira: sortzaileak, bazkide osoak eta sasoikakoak (uda garaikoak).

5.- FACETAS DEL CLUB NÁUTICO DE HONDARRIBIA: 1969-2019

5.1.- ANTECEDENTES HISTÓRICOS DEL CLUB

El primer documento, llegado a nuestras manos, de la andadura histórica del club náutico de Hondarribia data de hace 100 años, concretamente del 21 de junio de 1919. El documento procede del Gobierno Civil de la Provincia de Guipúzcoa (Secretaría) y va dirigido al señor alcalde de Fuenterrabía: “Para su entrega a Don Vicente García, remito a Ud. aprobado por este Gobierno, Reglamento de la sociedad ‘Club Marítimo de Fuenterrabía’.

El segundo documento histórico procede también del Gobierno Civil, dirigido de nuevo al alcalde de Hondarribia con fecha 12 de agosto de 1922. He aquí el texto firmado por el gobernador Luis Richi: “Remito a V. un ejemplar del Reglamento de la Sociedad recreativa ‘Club náutico de Fuenterrabía’ para que se sirva entregarlo a D. Zenón Sagartzazu... quien deberá enviar a este Gobierno civil copia autorizada del acta de constitución definitiva de dicha sociedad”.

El citado reglamento se encuentra guardado en el archivo del Club Náutico. Del mismo, editado en la Tipografía R. Fernández de Irun, copiamos estos datos seleccionados: “Reglamento de la Sociedad Recreati-



El estatuto de 1922.

Funtzionamendu-artikuluak garatu eta zuzendari-tza-batzordea erabaki ondoren, 28. artikulua honekin amaitzen da: Indarrean dagoen Elkarteen Legearen ondorioetarako, Hondarribiko Klub Nautikoaren egoitza soziala hiri honetako Butroi pasealekuan dagoen ETXE-GORRI izenekoa izango da.

Araudi hau Hondarribiko Klub Nautikoaren eraketarako Batzar Nagusiak onartu du, gaurko egunez. Hondarribian, 1922ko abuztuaren 6an. Lehendakaria, Zenon Sagartzazu – Idazkaria, Martin Etxeberria.

25 zenbakian 45. orrian erregistratua. Donostian, 1922ko abuztuaren 12an. Luis Richi gobernadorea. Zigilua: Probintziako Gobernua - Gipuzkoa.

Hauek dira dokumentutan oinarritutako bi aurrekari historikoak Hondarribian itsas-jarduerak garatzen saiatzeko. Bien “jaiotegunak” ditugu, baina geroztik besterik ez. Horien ondoren, prentsan zenbait ohar ageri dira, beste zenbait lekutan bezala “zerbait” sortu beharraz, elkarteak, instalazioak... Horien artean, EL BIDASOA agerkarian publikatutako bi ekarpen nabarmenduko ditugu, 56. zenbakian lehena (1965-01-24) eta 90.ean bigarrena (1965-09-19):

“Nautikoa. Zurrumurruek diote Hondarribian klub nautiko bat sortzeko asmoa dagoela. Ideia benetan ona da —gure ustez, noski—, eta aurrera eginez gero, agian Sir Malcom Campbell ikusiko dugu bere txalupan, auskalo!, orduko 500 kilometroko abiaduran Bidasoa bokalea gurutzatzen, atzean ur-eskiatzaileak dituela, egutegien argazkietan agertzen diren neska ilehori horietakoren bat, eskua goian duela. Bazkide egin eta igerian ikasi beharko da, gutxienez”.

“Ilusioz eta gauzatzeko itzaropenez hitz egiten da Hondarribian klub nautiko bat sortzeko egitasmoaz. Hain zuzen ere, aurtengo udan, alde banatan Espainia eta Frantziako ertzak dituen badia bailandra-estropadaz apainduta ageri zen, Frantziako kostaldetik irtenak denak. Estropada horien eta beste lehiaketa askoren erakargarritasuna, hainbat gizarte-bilerarena tartean, Hondarribiko Klub Nautikoaren sorrerarekin osatuko da.”

Idatzizko azken aurrekaria gure udal artxibategian dago (52. liburua: 1968-01-31): “Alkateak Madrileran egin zituen bisiten artean, Iterlimeni egindakoa dago. Elkarrekin honek ‘interesa handia erakutsi zion aurtengo udan txalupak eta aisialdiko ontziak igo eta jaisteko pasabide bat jar dadin’. Eta hori behin-behineko egingo luke, prest baitaude klub nautiko bat antolatzeko”.

va CLUB NÁUTICO de Fuenterrabía... Artículo 1º- Esta Sociedad recreativa tiene por objeto difundir la afición a los sports náuticos en todas sus hermosas manifestaciones y proporcionar a los individuos que la componen, recreos y distracciones cultos y lícitos, siendo en su consecuencia ajeno a su institución cualquier acto que tenga matiz político y esté en desacuerdo con las leyes del país y del decoro. Art. 2º- Quedan prohibidas las discusiones de tesis políticas y religiosas en los locales de la Sociedad. Art. 3º- Los socios se dividirán en fundadores, de número y temporeros (señores de la colonia veraniega) “.

Tras desarrollar los artículos de funcionamiento y junta directiva acaba con este artículo 28: A los efectos de la vigente Ley de Asociaciones se designa como domicilio social del ‘Club Náutico de Fuenterrabía’ la casa que en el Paseo de Butrón de esta Ciudad viene hasta el día titulándose ECHE-GORRI.

Aprobado este Reglamento en la Junta general de constitución de la Sociedad Recreativa ‘Club Náutico de Fuenterrabía’ celebrada este día. Fuenterrabía 6 de agosto de 1922. El presidente, Zenón Sagartzazu – El Secretario, Martín Echeberria.

Registrado al número 25-folio 45. San Sebastián 12 de agosto de 1922. El Gobernador, Luis Richi. Sello: Gobierno de Provincia-Guipúzcoa.

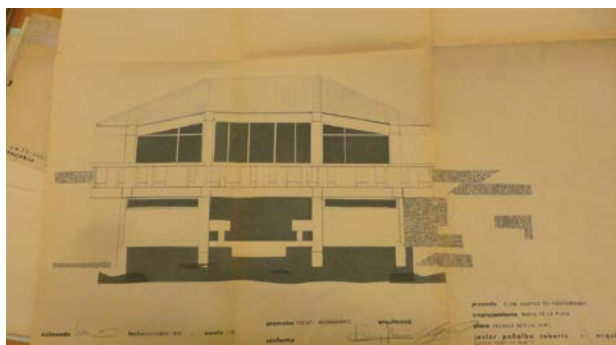
Estos son los dos antecedentes históricos, basados en documentos, para intentar desarrollar actividades náuticas en Hondarribia. De los dos tenemos las fechas de nacimiento, pero hasta la fecha nada más. Después de estos, en la prensa se encuentran llamadas de atención sobre la necesidad de crear “algo”, sociedades, instalaciones ... dedicadas como en otros lugares al deporte de la vela. Entre ellas, destacamos dos aportaciones publicadas en EL BIDASOA, la primera en el número 56 (24-01-1965) y la segunda en el número 90 (19-09-1965):

“Náutico. Se susurra que se está proyectando la creación de un club náutico en Fuenterrabía. La idea es francamente buena –a nuestro juicio, claro- y si se lleva a cabo, veremos, ¡quién sabe! A sir Malcom Campbell cruzando a 500 kilómetros hora, en su lancha, la desembocadura del Bidasoa con esquiadores acuáticos detrás, de esos que vienen retratados en los calendarios, rubias y con un brazo muy levantado. Habrá que hacerse socio y aprender a nadar, por lo menos”.

“Se habla ya, con ilusión y esperanzas de realización, del proyecto de creación de un Club Náutico

Aurrekari idatzi horiekin batera, Hondarribiko udal-artxiboan 1968ko abenduaren 18ko proiektu bat dago, Hondarribian klub nautiko bat eraikitzeari buruzkoa. Egileak Javier Peñalba Ceberio eta Carlos Sobrini Marin arkitektoak dira, eta sustatzailea Hondarribiko Udala da.

Proiektuaren memoriatik honako datu hauek kopiatu ditugu: "Eraikinak uretako era guztietako kirolak egiteko balioko du: bela, arrauna, igeriketa, arrantza, etab. Proiektu hori gauzatzeko erabakia hartu zuen Udalbatzak, Hondarribian horrelako instalaziorik ez zegoela ikusita. Faktore hori, hiriaren itsasoarekiko lotura indartsua bezala, eta, era berean, uda garaiko eragin turistikoa handia, izan dira Udaletxearen ardazak".



Proyecto de Peñalba y Sobrini de 1968

Arkitektoek kluba Itsas Pasealekuan eraikitzea proposatzen zuten, itsasotik gertu. Eraikina bi solairukoa izango da, Klubak behar dituen kirol eta gizarte zerbitzuekin. Ontziralekua egurrezkoa izango da, eta "eusteko sistema flotagailuen eta zurezko pieza artikulatuen bidez egingo da, edozein unetan itsasoaren formetara egokitu ahal izateko".

Zorigaitzez, historiaren gorabeherak eragotzi zuten idatzitako guztia betetzea, baina lehen bi saiakeren ondoren...hirugarrenean lortu zen: 1969an hasi zen nabigatzen Hondarribiko Klub Nautikoa.

en Fuenterrabía. Precisamente, durante este verano, la dilatada bahía en cuyas orillas están España y Francia, estaba siempre adornada con las regatas de pequeños balandros que salían todos de la costa francesa. El atractivo de tales regatas y de otras muchas competiciones, así como reuniones de sociedad, se complementarán con la creación del Club Náutico de Fuenterrabía".

El último antecedente escrito se encuentra en nuestro archivo municipal (Libro nº 52: 31-01-1968): "Entre las visitas que el alcalde efectuó a Madrid, está la que hizo a Ilerlimen. Esta Sociedad le mostró 'gran interés en llevar a efecto para este verano la instalación de una pasarela-embarcadero, con su correspondiente grúa para subida y bajada de lanchas y embarcaciones de recreo'. Y esto lo haría de modo provisional, ya que están dispuestos a organizar un Club Náutico".

Junto a estos antecedentes escritos, en el archivo municipal de Hondarribia, se encuentra un proyecto, fechado el 18 de diciembre de 1968, relativo a la construcción de un club náutico en Hondarribia. Los autores son los arquitectos Javier Peñalba Ceberio y Carlos Sobrini Marin, siendo el promotor el ayuntamiento de Hondarribia.

De la memoria del proyecto copiamos los siguientes datos: "El edificio servirá para la práctica de todo tipo de deportes náuticos, tales como vela, remo, natación, pesca, etc. La decisión de llevar a cabo la ejecución de este proyecto fue tomada por la Corporación Municipal en vista de la absoluta falta de este tipo de instalaciones en la marinera Villa de Fuenterrabía. Este factor, al igual que la fuerte raigambre náutica de la Villa, así como su enorme influencia turística durante la época estival, han sido los ejes sobre los cuales ha girado la determinación del Excmo. Ayuntamiento".

Los arquitectos proponen la edificación del club en el Paseo Marítimo, lugar "pintoresco" y próximo al mar. El edificio será de dos plantas, con los servicios deportivos y sociales necesarios para el Club. El embarcadero se construirá de madera y "el sistema de sujeción se realizará por medio de flotadores y piezas de madera articuladas de forma que, en cualquier momento pueda adaptarse a las formas del mar".

Por desgracia, los avatares históricos hicieron que todo el papel elaborado no llegara a mojarse, pero tras los primeros ensayos, "a la tercera, fue la vencida": en 1969 comenzará a "navegar" el Club Náutico de Hondarribia.

5.2.- KLUBAREN LEHEN HAMARKADA: 1969-1979

Hondarribiko udaletxeko areto nagusian, 1969ko abuztuaren 16an, bilera bat egin zen, Pedro Aguinagalde Oyarzabal alkate jauna buru zela, klub nautiko bat eratzeko. Bilera horretara 23 pertsona joan ziren, ekitaldian aktaren sinadura bermatzaileen arabera.

Bertaratutakoek Kudeaketa Batzorde bat izendatu zuten, honela osatua:

PRESIDENTEA / PRESIDENTE: PEDRO AGUINAGALDE

PRESIDENTEORDEA / VICEPRESIDENTE: MANUEL GARMENDIA

KIDEAK / VOCALES: JUAN CARLOS GUERRA – CARLOS COURET – CARLOS PUJOL – GERMÁN LÓPEZ – LUIS GONZÁLEZ DE LINARES – ENRIQUE ROMERO – ALBERTO COMENGE

Batzarrak Estatura, probintziara edo udalerrira jo ahal izango du beharrezko laguntza eskatzeko, bai eta klubaren onerako egin beharreko kudeaketak egiteko ere.

Hurrengo puntuan Klubaren ekarpen ekonomikoa eta izena zehazten dira: "Sinatzaile guztiek hilabeteko epean mila pezetako ekarpena egiteko konpromisoa hartzen dute, eta horretarako kontu bat irekiko da herri honetako Aurrezki Kutxetan, Hondarribiako Nautika Kluba izenarekin".

Hasiera-hasieratik, kluba jendearentzat irekita geratu zen, adostutako azken puntuaren arabera: "Prentsaren bidez, interesdun izan daitezkeen guztiei dei egin diezaietela Udal honen Alkatetzan izena eman dezaten eska dezaten, hilabeteko epean, eta zenbateko sinbolikoa eta mila pezeta kontura eman diezaietela; kopuru hori bertaratutakoek ematen dute, eta bazkide fundatzailearen abantailak emango zaizkie".

**5.2.- PRIMERA DÉCADA DEL CLUB: 1969-1979**

En el Salón de Actos de la Casa Consistorial de Hondarribia, el 16 de agosto de 1969, se realizó una reunión presidida por el alcalde don Pedro Aguinagalde Oyarzabal, cuya finalidad era constituir un club náutico. A dicha reunión acudieron, según las firmas garantizadoras del acta realizada del evento, 23 personas.

Los asistentes nombraron una Comisión Gestora formada de esta manera:

La junta tendrá la facultad de dirigirse al Estado, Provincia o Municipio en solicitud de la ayuda necesaria, así como la de hacer las gestiones pertinentes por el bien del Club.

En el punto siguiente se determinan la aportación económica y el nombre del Club: "Todos los firmantes se comprometen a hacer una aportación de mil pesetas en el término de un mes, a cuyo efecto se abrirá una cuenta en las Cajas de Ahorros Provincial y Municipal de esta localidad con el nombre CLUB NÁUTICO DE FUENTERRABÍA".

Desde el primer momento el Club quedó abierto al público, según el último punto acordado: "Que por la prensa se haga un llamamiento a todos los posibles interesados para que soliciten su inscripción en la Alcaldía de este Excmo. Ayuntamiento, dentro del plazo de un mes y hagan entrega de la cantidad simbólica y a cuenta de MIL pesetas, que es cantidad que entregan los señores asistentes, a los que se les concederán las ventajas de socio fundador".

Al poco tiempo (28-VIII-1969) se reúne la Comisión Gestora en la Casa Consistorial para tratar los siguientes puntos: Emplazamiento del Club, financiación, constitución (estatutos), cotizaciones y realización de diversas gestiones.

Cuando lo único que había era el puerto de refugio y unos amarres a boyas en su proximidad

Handik gutxira (1969-VIII-28), Kudeaketa Batzordea bildu zen udaletxean, puntu hauek jorratzeko: klubaren kokapena, finantzaketa, eraketa (estatutuak), kotizazioak eta hainbat kudeaketa.

Klubaren lehen urte honetan, Udalak (1969-IX-24) korporazioa bazkide fundatzaile gisa inskribatzea onartu zuen, eta 1.000 pezetako hasierako kuota sinbolikoa ordaindu zuen Hondarribiko klub nautikoan. Ordainetan, Udaleko kideek "bai gaur egun-goek, bai etorkizunekoek, bazkideei dagozkien eskubideak izango dituzte, eta kargua uzten dutenean bazkide egin ahal izango dira, bazkide fundatzaileei ematen zaizkien abantailekin".

Madriren (1970eko urtarrila) datatutako dokumentu baten bidez, Hondarribiko Klub Nautikoaren Kudeaketa Batzordeak Francisco Antón López Bide ingeniariari Hondarribiako portuan kirol-ontzietarako atrakate-instalazio bat instalatzeko egindako eskaeraren berri ematen da.

Klubaren instalazioak kokatzeko gestioen berri eman da 1970eko abuztuaren 8an egin zen Klubeko Bazkideen Batzar Orokorrean. (Batzorde Kudeatzaileak, La Muela, beteranoen kaia eta El Puntaleko kokapena ebaluatu ondoren, Klubaren ideia mantendu zuen Portuko errepedeko hormaren ondoan).

Bilera horretan, Kudeaketa Batzordeak aurkeztutako kontuak eta Klubaren estatutuak onartu ondoren, Kudeaketa Batzordeko karguak berriro ziren eta Kluba urtebetez zuzenduko duen behin-behineko zuzendari-tza-batzordea izendatu zen.

En este primer año del Club, el Ayuntamiento (24-IX-1969) acepta la inscripción de la corporación como Socio Fundador, pagando la cuota inicial y simbólica de 1000 pesetas. en el club náutico de Hondarribia. En contrapartida, los miembros del Ayuntamiento "tanto los actuales como los venideros, gozarán de los derechos correspondientes a los socios, pudiendo cuando cesen en sus cargos hacerse socios con las ventajas que se otorguen a los Socios Fundadores".

Un documento, fechado en Madrid (enero de 1970), da cuenta de la petición de la Comisión Gestora del Club Náutico de Hondarribia al ingeniero de Caminos Francisco Antón López de un proyecto de instalación de atraque para embarcaciones deportivas en el puerto de Fuenterrabía.

De las gestiones encaminadas a conseguir el emplazamiento de las instalaciones del Club, se da cuenta en la Junta General de Socios del Club, celebrada el 8 de agosto de 1970. (La Comisión Gestora, tras evaluar el emplazamiento en La Muela, Muelle de veteranos y El Puntal, mantuvo la idea del Club junto al muro de la carretera del Puerto).

En esta reunión, tras la aprobación de las cuentas presentadas por la Comisión Gestora, así como los estatutos del Club, se produjo la renovación de cargos de la Comisión Gestora y el nombramiento de la Junta directiva provisional, que regirá el Club durante un año.

PRESIDENTEA / PRESIDENTE: PEDRO AGINAGALDE OIARTZABAL

PRESIDENTEORDEA / VICEPRESIDENTE: JOSE MARIA SAINZ DE VICUÑA Y GARCIA-PRIETO

KOMODOROA / COMODORO: EMILIO IPES-CAZAUZ HERNANDEZ

IDAZKARIA / SECRETARIO: CARLOS PUJOL RAES

DIRUZAINA / TESORERO: MANUEL GARMENDIA DUINAT

KONTULARIA / CONTADOR: JOSE AMUNARRIZ RODRIGUEZ

KIDEAK / VOCALES: JUAN CARLOS GERRA ZUNZUNEGI – CARLOS COURET ROUCOU – GERMAN LOPEZ PEREZ – CASTRILLON – LUIS GONZALEZ DE LINARES – ENRIQUE ROMERO NUÑEZ – ALBERTO DE COMENGE GERPE – CAMILO PEREIRA SOLER – IGNAZIO GALLANO DE SEBASTIAN – RENÉ PETIT ORY – JUAN MANUEL DE LA ALDEA RUIFERNANDEZ

Klubaren kontuen egoera-orrian, 1970eko abenduaren 31koan, bi ohar hauek agertzen dira: bazkide kopuru osoa: 422 eta sarrerako kuota "sinbolikoa": 1000 pta.

En el estado de cuentas del Club, referido al 31 de diciembre de 1970, aparecen estas dos notas: Número total de socios 422 y Cuota "simbólica" de entrada: 1000 ptas.



En la transición inicial la armonía en el Ayuntamiento también se reflejaba en el Club: Pedro Aguinagalde y Mercedes Iridoy, rectores saliente y entrante de ambas instituciones.

Behin-behineko Batzarraren funtzionamendu-urtea igarota, bazkideen batzar orokorrean (1971-VIII-26) aurreikusten da Zuzendaritza Batzorde berria izendatu behar dela lau urterako, estatutuetan ezarritakoaren arabera.

Presidenteak eta Zuzendaritza Batzordeko kideek euren karguak Bazkideen Batzar Orokorraren esku utzi zituzten, eta honek, "Txaloka, zuzendaritzako kide guztiei euren karguekin jarraitzeko eskatu zien. Horrela izendatu zen Klubaren Zuzendaritza Batzorde berria, non Juan Carlos Guerra kargutik kendu eta Manuel Sainz de Vicuña, Klub Nautikoaren proiektuaren bazkide egilea, ordezkatu zen.

Batzarrak Klubarako azpiegiturak lortzeko hasitako bidean, Udalaren aldeko txosten hau aurkitu dugu (1972-VI-9): kostalde eta Iparraldeko Portuen Buruzagitzak udal-txostena eskatu du Hondarribiko Portuko jabari publikoko lurretan (...) "klub nautiko baten" "izapidetzen ari den proiektuari" buruz. Hiri honetako Klub Nautikoak aurkeztu du txosten hori, eta itsasoko zutabeen gainean kokatu nahi da. Arrantzaleen babes-portuko s Udalak aldeko txostena eman zuen. (Aurretik alkatea (Klubeko presidentea ere bazen) eta Manuel Garmendia Duinat (Klubeko diruzaina) erretiratu ziren.

Akordio horretatik gutxira, Batzorde Iraunkorrek (1972-XI-22) beste urrats bat eman zuen Klub Nautikoarekiko harremanetan:

"Udalbatzak 1969ko irailaren 24an egindako bilkuran hartutako erabakiaren berri eman da. Erabaki horren bidez, Udalak erabaki du Hiri honetako Klub Nautiko proiektuaren bazkide fundatu gisa inskribatzea, erabaki horren edukia kontuan hartuta; izan ere, udalbatza kide izango da kargua betetzen ari den bitartean, eta eskubide hori gaur egungoei

Transcurrido el año de funcionamiento de la Junta provisional, en la Junta General de socios (26-VIII-1971) se contempla la necesidad de proceder a la designación de la nueva Junta Directiva, para un período de cuatro años, según marcan los estatutos.

El presidente y miembros de la Junta directiva pusieron sus respectivos cargos a disposición de la Junta General de Socios, la cual "por aclamación, solicitó la continuación en sus cargos de todos los directivos. Así quedó nombrada la nueva Junta Directiva del Club, en la cual se produjo la sustitución, por cese, de Juan Carlos Guerra por Manuel Sainz de Vicuña, socio autor del proyecto del Club Náutico.

En el camino emprendido por la Junta para conseguir las infraestructuras para el Club, hemos encontrado este informe favorable del Ayuntamiento ((9-VI-1972): La Jefatura de Costas y Puertos del Norte solicita informe municipal con respecto "al proyecto que se tramita" de un Club Náutico "en terrenos de dominio público del Puerto de Fuenterrabía (....) presentado por el Club Náutico de esta Ciudad, el cual se pretende ubicar sobre pilares en el mar, a unos 300m. al Sur del dique S del Puerto Refugio de pescadores (.....)". El Ayuntamiento informó favorablemente. (Previamente se habían retirado el alcalde (que era además presidente del Club) y Manuel Garmendia Duinat (tesorero del Club).

Al poco tiempo de este acuerdo, la Comisión Permanente (22-XI-1972) da un nuevo paso en las relaciones con el Club Náutico:

"Dada cuenta del acuerdo municipal plenario adoptado en sesión celebrada el día 24 de Setiembre de 1969, por virtud de la cual se acuerda inscribir a este Excmo. Ayuntamiento como socio fundados del proyectado Club Náutico de esta Ciudad, la Cor-

aplikatuko zaie. Gerokoei bezala, kargua uzten dutenean klub horretako bazkide egin daitezkeenez bazkide fundatzaileei ematen zaizkien abantaila berberekin, erabaki zuen sozietate horrek irekitako kontuan 15.000 pezeta sartzea, derrama gisa, lehen fasean, klub horren ontziratze-plataforma eraikitze-ko obrak egiteko".

Zuzendaritza Batzordeak, klubarentzat azpiegiturak lortzeko ahaleginean, honako Aholku Batzorde hau izendatu zuen (1974-VIII-30): Santiago Martínez Carrión – José Luis Bergareche Ruiz – Juan Arranzcudiaga – José Jauregui Laborda – Iñigo Jauregui Fuertes – Ignacio Jauregui Echeveste – Borja Jauregui Fuertes- Ignacio Elizondo – Ramón Martínez Arocena.

Zuzendaritza Batzordearen agintaldia amaituta, lau urterako aukeratua, Bazkideen Batzar Nagusiak (1975-VIII-25) Zuzendaritza Batzorde berria izendatu zuen:

poración Municipal teniendo en cuenta el tenor de dicho acuerdo, en el sentido de que tendrán la calidad de socios todos los corporativos municipales mientras estén en el ejercicio del cargo, derecho que será de aplicación tanto a los actuales como a los venideros, pudiendo cuando cesen en su cargo hacerse socios de dicho Club con las mismas ventajas que se otorgan a los socios fundadores, acordó ingresar en la cuenta abierta por dicha sociedad la cantidad de 15.000 ptas. en concepto de derrama, en 1ª fase para acometer las obras de construcción de la plataforma embarcadero de dicho Club Náutico".

La Junta Directiva, en su empeño de conseguir infraestructuras para el Club, procedió (30-VIII-1974) al nombramiento de la siguiente Comisión Asesora: Santiago Martínez Carrión – José Luis Bergareche Ruiz – Juan Arranzcudiaga – José Jauregui Laborda – Iñigo Jauregui Fuertes – Ignacio Jauregui Echeveste – Borja Jauregui Fuertes- Ignacio Elizondo – Ramón Martínez Arocena.

Finalizado el mandato de la Junta Directiva, elegida para cuatro años, la Junta General de Socios ((25-VIII-1975) nombró la nueva Junta Directiva:

PRESIDENTEA / PRESIDENTE: MERCEDES IRIDOY OLASKOAGA

PRESIDENTEORDEA / VICEPRESIDENTE: NARCISO IGLESIAS ANDRÉS

KOMODOROA / COMODORO: EMILIO IPES - CAZAUZ HERNÁNDEZ

IDAZKARIA / SECRETARIO: CARLOS PUJOL RAES

DIRUZAINA / TESORERO: MANUEL GARMENDIA DUINAT

KONTULARIA / CONTADOR: FRANCISCO DE BORJA JAUREGI FUERTES

KIDEAK / VOCALES: MANUEL SAINZ DE VICUÑA - SALVADOR DÍAZ MAGRO - SANTIAGO MARTÍNEZ CARRIÓN - IGNACIO JAUREGI ETXEBESTE - IÑIGO JAUREGI FUERTES - JOSÉ RAMÓN AMUNARRIZ AGIRRE - JOSÉ JAUREGI LABORDA - IGNACIO GALLANO DE SEBASTIÁN - VICENTE BERGARETXE RUIZ - HILARIO MARTÍNEZ OROÑOZ

Zuzendaritza Batzordearen lau urteko agintaldia, Mercedes Iridoy, alkate ohi eta alkatea buru zela, klubarentzat azpiegiturak lortzera bideratutako tramitazioan aritu zen. Hurrengo atalean, arrazoi bat edo beste tarteko, ataka onera iritsi ezin izan ziren xehetasunak eta kudeaketak zehazten dira.

Klubaren Batzar Orokorrak Kofradiaren Aretoan egindako azken bilerak (1979-VII-21) aurrekari bat eta beste bat markatuko ditu Klubaren historian. Zuzendaritza Batzordeak Kluberako obrak ez egitearen arrazoiak azaldu eta Klubaren jarraipena planteatu ondoren, Zuzendaritza Batzordeak dimisioa eman

Los cuatro años de mandato de la Junta Directiva, presidida por Mercedes Iridoy, la alcaldesa y exalcaldesa, estuvieron dedicados a la tramitación enfocada a conseguir infraestructuras para el Club. En el siguiente apartado se concretan los detalles y gestiones que, por una u otras razones, no pudieron llegar a buen puerto.

La última reunión celebrada (21-VII-1979) por la Junta General extraordinario del Club en el Salón de la Cofradía marcará un antes y un después en la historia del Club. Tras exponer la Junta Directiva las razones de la no realización de las obras para el Club

zuen, baina lau kidek Zuzendaritza Batzorde berrian sartzea onartu zuten, eta honela izendatu zuten:

y plantearse la continuidad del Club, la Junta Directiva dimitió en bloque, aunque cuatro miembros aceptaron entrar en la nueva Junta Directiva, que quedó nominada de esta manera:

PRESIDENTEA / PRESIDENTE: LUIS LÓPEZ DE SOSOAGA LAPEÑA

PRESIDENTEORDEA / VICEPRESIDENTE: VALENTÍN ALDANONDO SUQUÍA

DIRUZAINA / TESORERO: JOSÉ JAUREGUI LABORDA

IDAZKARIA / SECRETARIO: RICARDO LETAMENDIA OYARZABAL

KIDEAK / VOCALES: HILARIO MARTINEZ - IÑAKI JAUREGUI - CECILIO GAZTELUPE - IÑIGO JAUREGUI

5.3.- KLUBAREN LEHENDABIZIKO AZPIEGITURAK. HONDARRIBIKO ITSASKARI BAITA

MEMORIA 1982ko ekaina
Ricardo Letamendia Goikoetxea

Jarraian azaltzen den txostena honako kapituluak osatzen dute:

0. SARRERA

1. PROIEKTUEN HELBURUA

- 1.1. Aurrekariak
- 1.2. Administrazio emakida
- 1.3. Ondorengo prozedura osatuak
- 1.4. Eskatutako luzapenak

2. PROIEKTU ALDATUA

- 2.1. Aldatutako proiektuak eskaintzen dituen irtenbideak
- 2.2. Administrazio baimena
- 2.3. Proiektuaren faseak

3. EGINDAKO LANAK

- 3.1. Hitzaurrea
- 3.2. Lanen hasiera
- 3.3. Zerbitzuaren lokalak

4. JARDUERAK

- 4.1. Itsas zerbitzuak
- 4.2. Kirol zerbitzuak

5. EMAITZAK

6. FINANTZA BALIABIDEAK

Laburpen taula

7. HELBURUAK

8. ONDORIOAK

9. AURREKONTUAK

5.3.- PRIMERAS INFRAESTRUCTURAS DEL CLUB. HONDARRIBIKO ITSASKARI BAITA

MEMORIA Junio 1982
Ricardo Letamendia Goikoetxea

La memoria que se describe a continuación está compuesta por los siguientes capítulos:

0.- INTRODUCCION

1. OBJETO DEL PROYECTOS

- 1.1. Antecedentes
- 1.2. Concesión administrativa
- 1.3. Trámites posteriores complementarios
- 1.4. Prórrogas solicitadas

2. PROYECTO MODIFICADO

- 2.1. Soluciones que ofrece el proyecto modificado
- 2.2. Autorización administrativa. Fases del proyecto

3. OBRAS REALIZADAS

- 3.1. Preámbulo
- 3.2. Inicio de las obras
- 3.3. Local de servicios

4. ACTIVIDADES

- 4.1. Servicios marítimos
- 4.2. Servicios deportivos

5. RESULTADOS

6. RECURSOS ECONÓMICOS

Cuadro resumen

7. OBJETIVOS

8. CONCLUSIONES

9. PRESUPUESTOS

SARRERA

Hiru baldintza objektibo batera, geografia, historia eta gizon batzuek "Hondarribiko Itsaskari Baita" - "Club Náutico de Hondarribia" posible izatea egin dute, baita saihestezina ere.

Hiri honetako itsas tradizioak, hasieran herriko udalak babestutako itsas maitale batzuen borondatearekin batera, tradizio handi hori Higerreko Arradan jarraitzea bermatzen ari dira itsasorako gizonak. Paraje natural honetako itsasorako sarbideak, dimentsioengatik eta babes bikainagatik, itsas ekimenetarako lotura ezin hobea bihurtzen du, nahiz eta itsaso zabaleko baldintzak kaltegarriak izaten diren.

Gure Klubaren bizitza ezin hobeto bereizitako bi fasetan bana daiteke, eta horien muga 1979an egin zen, Zuzendaritza Batzordea ordezkatzeko unean.

Lehenengo fasean udatiar bazkideak gehienak ziren Zuzendaritza Batzordean eta, zalantzarik gabe, lortutako baimen administratiboekin, Klubaren jaiotza ahalbidetu zuten; baina ondoren, hibernazio egoera batera iritsi zen, beharbada inguruko zirkunstantzia ezagun batzuen ondorioz.

Zuzendaritza berriak, Euskal Herriko pertsonak osatua, bere funtzioez arduratu zenean, bazkide askok baja hartu zutela ikusi zuen, hoztearen ondorioz, zalantzarik gabe, seguraski, jarduera faltagatik.

Baliabide gutxi zituen arren, Batzordeak obrak egitea eta jarduerak antolatzea erabaki zuen, hurrengo orrialdeetan egiaztatuta geratzen den "lokomotora" efektuan konfiantza izanik.

1.-PROIEKTUAREN XEDEA

1.1. Aurrekariak

1972ko maiatzaren 6an, Hondarribiako Klub Nautikoak, ofizialki eratuta eta nortasun juridikoz hornituta, baimena eskatu zion Herri-lanetako Ministerioi Portu eta Itsas Seinaleen Zuzendaritza Nagusiari, Soin Hezkuntzako eta Kiroletako Nazioko Ordezkaritzak bere estatutuak onartu zituelako, Hondarribiko portuan beharrezkoak diren jabe publikoko lursailak okupatzeko, proiektuaren arabera. Proiektuaren egileak Camilo Pereira Soler jauna Kanal eta Portuetako ingeniaria eta Manuel Sainz de Vicuña arkitektoa izan ziren.

INTRODUCCIÓN

La concurrencia de tres condiciones objetivas: La geografía, la historia, y unos hombres, han hecho posible y hasta inevitable la existencia de "Hondarribiko Itsaskari Baita" – "Club Náutico de Hondarribia".

La tradición marinera de esta ciudad, unida a la voluntad de unos aficionados a la mar, apoyados inicialmente por el Ayuntamiento de esta localidad están logrando que en la Rada de Higer, se continúe esta gran tradición., mediante la formación de hombres para la mar. En este lugar natural de acceso al mar, que por sus dimensiones y excelente protección le hace un lugar idóneo para estas prácticas, incluso cuando las condiciones en mar abierto son adversas.

La vida de nuestro Club puede dividirse en dos fases perfectamente diferenciadas, cuya frontera se establece claramente en el relevo de la Junta Directiva que tuvo lugar en el año 1979.

La primera fase se caracterizó por un importante porcentaje de socios veraneantes, quienes fueron preponderantes en aquella Junta Directiva, siendo su logro indudable la obtención de los permisos administrativos que permitieron el nacimiento del Club, pero que seguidamente se llegó a un estado hibernación, quizás debido a unas circunstancias ambientales, de todos conocidas.

Al hacerse cargo de sus funciones la Nueva Junta, íntegramente compuesta por personas del País, se encontró con que muchos Socios se habían dado de Baja, como consecuencia del enfriamiento, sin duda imputable a la inactividad.

A pesar de los escasos medios con que contaba, esta Junta optó por ejecutar obras y organizar actividades, confiando en el efecto "locomotora" que en las páginas siguientes queda acreditado.

1.- OBJETO DEL PROYECTO

1.1. Antecedentes

Con fecha de 6 de mayo de 1972, por el Club Náutico de Fuenterrabía, oficialmente constituido, y dotado de personalidad jurídica, en virtud de la aprobación de sus Estatutos por la delegación Nacional de Educación Física y Deportes, se petitionó a la Dirección General de Puertos y Señales Marítimas del Ministerio de Obras Públicas, autorización para ocupar los terrenos de dominio público necesarios en el puerto

1.2. Administrazio-emakida

Horrela, 1973ko maiatzaren 7ko M.A.aren bidez (abuztuaren 4ko BOE, 186. zk.), Hondarribiko Klub Nautikoari eraikitzeke administrazio-emakida eman zitzaion. Honako ezaugarri hauek ditu:

- Udalerria: Hondarribia (Gipuzkoa)
- Gutxi gorabeherako azalera: 1.720 m²
- Helmuga: Ontziralekua, Gizarte Eraikina eta Zerbitzuak
- Emandako epea: 30 urte, beste 10 urtez luza daitekeena
- Instalazioak: betoi armatuzko plataforma bikoitza 50 x 35 m²-ko piloteetan

1.3. Ondorengo izapideak beteta

Klub Nautikoak, administrazio-emakidaren 5garren baldintzarekin bat etorri eta 30 eguneko epean, emakida-titulua aurkeztu zuen Gipuzkoako Ogasun Ordezkaritzaren Likidazio Bulegoan, Ondare Eskualdaketan eta Egintza Juridiko Dokumentatuen gaineko Zerga ordaintzeko, eta behin betiko likidazioa 996.087.- pezeta ordaindu zen, obren aurrekontuaren % 5aren baliokidea, jatorrizko ordainagiria Gipuzkoako Portuen Taldeko Zuzendaritzari entregatu zitzaiona, 1973ko ekainaren 22an.

1.4. Obrak hasteko eskatutako luzapenak

1973ko azaroaren 23ko, 1974ko maiatzaren 31ko eta 1975eko maiatzaren 25eko OMEren bidez, obrak egiteko ondoz ondoko luzapenak eman ziren, eta azkenekoa 1976ko apirilaren 26an amaitu zen. Azkenean, 6 hilabeteko azken luzapena eman zen aldatutako proiektu bat aurkezteko, zeina klubak eskatu baitzuen izapidetzeko, lehen proiektuko obraren zimentuak jartzeko zailtasunetan oinarrituta, finantza-zailtasunak

2.- ALDATUTAKO PROIEKTUA

2.1. Aldatutako proiektuak eskaintzen dituen irtenbideak

Harri-lubetaren eta betelanaren bidez eraikiko da, eta, beraz, instalazio nautikoak proiektu berrian horretarako beharrezkoa zen babes-harri-lubetaz hornituko dira.

Olatuek babestutako ontziak errazago atrakatzen dira, eta gune nautiko guztiz erabilgarria lortzen da.

de Fuenterrabía según proyecto del que eran autores el Dr Ingeniero de Caminos, Canales y Puertos, D. Camilo Pereira Soler, y el Arquitecto D. Manuel Sainz de Vicuña.

1.2. Concesión Administrativa

De esta forma y por O.M. de 7 de mayo de 1973, que fue publicada en el B.O.E. n.º 186 de 4 de agosto, se otorgó al Club Náutico de Fuenterrabía la concesión administrativa para su construcción, cuyas características son las siguientes:

- Término municipal: Fuenterrabía (Guipúzcoa)
- Superficie aproximada: 1.720 m²
- Destino: Embarcadero, Edificio Social y Servicios
- Plazo concedido: 30 años, prorrogables 10 más
- Instalaciones: Doble plataforma de hormigón armado sobre pilotes de 50 x 35 m²

1.3. Trámites posteriores cumplimentados

Por el Club Náutico, y de conformidad con la condición 5ª de la concesión administrativa y dentro del plazo de 30 días, se presentó el Título de concesión en la Oficina Liquidadora de la Delegación de Hacienda de Guipúzcoa, a efectos de satisfacer el Impuesto sobre Transmisiones Patrimoniales y Actos Jurídicos documentados, abonándose la liquidación definitiva por un importe de 996.087.- Pts., equivalente al 5% del presupuesto de las obras, cuyo resguardo original fue entregado en la Dirección del Grupo de Puertos de Guipúzcoa, con fecha 22 de junio de 1973

1.4. Prórrogas solicitadas para proceder al comienzo de las Obras

Por O.O.M.M. de 23 de noviembre de 1973, 31 de mayo de 1974 y 25 de mayo de 1975, se otorgaron sucesivas prórrogas para la ejecución de las obras con vencimiento de la última el 26 de abril de 1976, otorgándose finalmente una última prórroga de 6 meses para la presentación de un proyecto modificado, cuya tramitación fue solicitada por el Club, en base a las dificultades de cimentación de la obra del primer proyecto que se traducían en dificultades financieras para el concesionario.

2.- PROYECTO MODIFICADO

2.1. Soluciones que ofrece el proyecto modificado

La construcción se proyecta bajo la forma de escollera y relleno con lo cual se parte de dotar a las instala-

Faseka egitea errazten da, Klubaren ekonomiaren eskura.

Ontziak maniobratzeko erraztasunak ematen dira, harri-lubetaren eta plataformara sartzeko arrapalaren muturrean garabiak jartzen baitira, eta untzitegia eta biltegiatze-arazoak konpontzen dira.

2-2 Administrazio-baimena

Argudio horiekin eta 1976ko maiatzaren 14an, dago-kion eskaerarekin batera, proiektu aldatua aurkeztu zen. Proiektu horretan, piloteen gaineko plataforma-sistema alde batera utzi zen, kai-muturraren eta betelana duen esparru eskolleratuaren sistema klasi-koa ezartzeko. Sistema hori 1976ko martxoan idatzi zuen Javier Liria Franch, Bide, Ubide eta Portuetako ingeniari jaunak eta Salvador Díaz Magro, Arkitekto jaunak, 2.000 m² -tik 5.000 m² -ra zabalera geiago okupatua, beraz zerbitzu handiagoak lortzen dira; gainera, exekuzio-aldia hiru fasetan banatzeko eskatzen da, gutxira zortzi urtera arte.

Espediente berriari emakida berri baten izapide berbera eman zitzaion Kostaldeetako eta Portuen Eskualdeko Lehen Egoitza Nagusiak, informazio publikoa izan zelarik, alegaziorik aurkeztu ez zenean, eta ofizialean, indarrean dauden xedapenetan aurreikusitakoan, honako erakunde hauek kontsultatu ziren: San Sebastianeko Itsas Armadako Komandantzia Militarra, Informazio eta Turismoko Probintzia Ordezkaritza, Probintziako Diputazioa, Etxebizitza Ministerioko Ordezkaritza, Hondarribiko Udala eta Talde Ofiziala. Horien guztien berri ona eman dute.

Horrela, M.A.ak, 1978ko apirilaren 5ean, baimena eman zuen Hondarribiko Klub Nautikoaren instalazioak eraikitzeko, aldatutako proiektua gauzatzeko, Javier Liria Franch bide-ingeniariak eta Salvador Díaz Magro arkitektoak sinatutako proiektuaren arabera, 8 urteko epea eman zen proiektua gauzatzeko eta hiru fasetan egiteko, eta emandako azalera 2.000 m²-tik 5.000 m² -ra handitu zen.

Lanak kontuan hartutako epean hasi ez zirenez, beharrezkoa izan zen emakida birgaitzea, Bilboko Bankuak 996.087 Pts zenbatekoaren bermea gordailatz, abal gisa, aurretik ezarritakoaren orde, M.A.-k eskatutako birgaitzea baimenduz. 1980ko irailaren 12koa, eta lan hauek burutzeko epe hauek ezartzen dituen:

Lehen fasea: 2 urte; bigarren fasea: 2 urte; hirugarren fasea: 4 urte.

ciones náuticas de la escollera de protección que a tal fin se hacía necesaria en el nuevo proyecto.

Se facilita el atraque de embarcaciones, protegidas por el oleaje, consiguiéndose una zona náutica totalmente útil.

Se facilita la ejecución por fases, al alcance de la economía del Club.

Se facilita la maniobrabilidad de las embarcaciones al disponerse de grúa en el extremo de la escollera y de rampa de acceso a la plataforma, solucionando el problema de varada y almacenaje.

2-2. Autorización administrativa

Con estos argumentos y con fecha de 14 de mayo de 1976 fue presentado junto con la solicitud correspondiente el proyecto modificado en el que se prescinde del sistema de plataforma sobre pilotes, para adoptar el sistema clásico de muelle de espigón y recinto de escollera con relleno, redactado en marzo de 1976 por el Ingeniero de Caminos, Canales y Puertos, D. Javier Liria Franch y por el Dr. Arquitecto D. Salvador Díaz Magro, en el que se amplía la superficie ocupada de 2.000 m² a 5.000 m², con lo que se obtienen unos mayores servicios. Se solicita además que se distribuya en tres fases el periodo de ejecución hasta un total de ocho años.

Al nuevo expediente se le dio por la primera Jefatura Regional de Costas y Puertos la misma tramitación de una nueva concesión, sacándose a información pública, en la que no se presentó escrito de alegación alguno, y en la oficial, prevista en las disposiciones vigentes, habiéndose consultado los siguientes Organismos: Comandancia Militar de Marina de San Sebastián, Delegación Provincial de Información y Turismo, Diputación Provincial, Delegación del Ministerio de la Vivienda, Ayuntamiento de Fuenterrabía y Grupo de Puertos de Guipúzcoa, habiendo informado todos ellos en sentido favorable a la petición

De esta forma y por O.M. de 5 de abril de 1978, se autoriza la ejecución del proyecto modificado para la construcción de instalaciones del Club Náutico de Fuenterrabía, según el proyecto suscrito por el Ingeniero de Caminos D. Javier Liria Franch y el Arquitecto D. Salvador Díaz Magro concediéndose un plazo de 8 años para la ejecución del Proyecto y su realización en tres fases, aumentando la superficie concedida de 2.000 a 5.000 m².

Proiektuaren 2-3 faseak

2.3.1.- 1. Etapa

90 m-ko harri-lubetazko dike bat eraiki nahi da. Ramon Iribarren pasealekutik perpendikularki aurrera egiten duen luzera, babes-portutik 300 metrotara.

2.3.2.- 2. Etapa

Hondartzarako harri-lubeta horretatik abiatuta, proiektuak aurreikusten du itsasertzeko kai bat eraikitzea, 130 metrokoa, Ramon Iribarren pasealekua-ren paraleloan, itsasoan 40 bat metro barneratuz.

Kai hori itsasontziak aparkatzeko eta biltegitzeko plataforma izango da. Ontzi txikiak lehorrean jartzeko arrapala izango du, eta itsasontzitegi bat tamaina handiko ontzientzat, eta eraikin sozialaren oinarri izango da.

2.3.3.- 3. Etapa

Obren azken fase gisa, bi solairuko eraikin bat eraikitzea aurreikusten da, erabiltzaileen beharrei erantzuteko gaitasun eta zerbitzu nahikoekin.

Beheko solairuan aldagelak, biltegiak, botikina, itsasoko Gurutze Gorriaren zerbitzuak eta abar jarriko dira, eta goiko solairuan bulegoak, irakaskuntza teorikorako gelak eta bilera-gela.

3.- GAUZATUKO LANAK

3.1 Hitzaurrea

Aurreko ataletan azaldutakoak eta espedienteaz izapidetzeko igarotako denborak desfasatu egin ditu bere garaian proiektua egiteko kontuan hartu ziren aurrekontuak.

Beste alde batetik, garai honetan izandako aldaketa politiko nabarmenak direla-eta, Zuzendaritza Batzordea adoregabatu egin zen 1979ko uztailaren 21eko Bazkideen Batzar Nagusian dimisioa aurkeztuz hasitako lanarekin jarraitzea, kluba desagitea planteatuz.

Ekitaldi horretan bertan, Zuzendaritza Batzorde berria hautatu zen, proiektuaren lehen harria izango zen ontziraleku bat eraikitzearen konpromisoa hartu zuena, kirol-jarduerak hasteko oinarri gisa.

3.2.- Obren hasiera

Klubaren baliabide ekonomikoen eta Hondarribiko portuko iparraldeko dikea eraikitzearen ondorioz

Al no haberse iniciado las obras dentro del periodo considerado fue preciso rehabilitar la concesión, depositando una fianza por aval del Banco de Bilbao por un importe de 996.087 Pts. en sustitución de la constituida anteriormente, autorizándose la rehabilitación solicitada por O.M. de 12 de septiembre de 1980, y fijando los siguientes plazos de ejecución de obra:

1ª fase: 2 años - 2ª fase: 2 años - 3ª fase 4 años.

2.3. Fases del Proyecto

2.3.1.- 1ª Etapa

Se proyecta la construcción de un dique de escollera de 90 mts. De longitud que avance perpendicularmente al Paseo de Ramón Iribarren, a una distancia de 300 mts. del Puerto de Refugio.

2.3.2.- 2ª Etapa

A partir de esta escollera hacia la playa, el Proyecto contempla la construcción de un muelle de ribera de 130 m, paralelo al Paseo de Ramón Iribarren, adentrándose unos 40 m en el mar.

Este muelle servirá de Plataforma para estacionamiento y almacenaje de barcos. Dispondrá de rampa para puestas en seco de pequeñas embarcaciones, y un varadero para barcos de mayos porte, y servirá de base al Edificio Social.

2.3.3.- 3ª Etapa

Como fase final de las obras, se prevé la construcción de un edificio de dos plantas, con capacidad y servicios suficientes para atender las necesidades de los usuarios.

La planta inferior se destinará a Vestuarios, Almacenes, Botiquín, Servicios de Cruz roja del mar, etc. y la planta superior estará destinada a Oficinas, Aulas de enseñanza teórica y sala de reuniones.

3.- OBRAS FINALIZADAS

3.1. Preámbulo

Lo expuesto en los apartados anteriores y el tiempo transcurrido para la tramitación de Expediente ha desfasado los presupuestos considerados en su día para la realización del proyecto.

En otro orden, los notables cambios políticos habidos en es época desanimaron a la Junta Directiva a continuar la labor iniciada presentando su dimisión

sortutako olatuen planoen arabera, proiektu hau estratifikatu zen: or los Ingenieros de Caminos, Canales y Puertos, D. Javier Astrain Calvo eta d. Javier Liria Franch, Hondarribiko Klub Nautikoko azpiegitura eta instalazioen tituluekin.

Fase horretan harri-lubeta bat dago, 500 m² -ko hormigoizko azalera duena. Muturrean, 3.500 kg-ko karga duen garabi bat jarri da itsasontziak lehorrean jartzeko eta uretaratzeko, eta hegoaldeko zatia ontziralekurako egokitu da. Horretarako, bi pantalan flotatzaile instalatu dira, bakoitza 10x2 metrokoa, eta "t" bat osatu da. Horrela, 8 ontzi aldi berean porturatzea lortu da. Puntu honetan, gutxieneko sakonera 1,5 m-koa da. Ontziralekuaren oinean argi-puntuak eta edateko ura jarri dira.

Lehenengo fase hori 1980ko martxoan hasi zen erakitzen, eta uda horretan bertan hasi ziren erabiltzen; 1981eko otsailaren 18an amaitu zen erabat, Portu eta Itsasertzetako Buruzagitzaren aitorpen-aktaren arabera. Akta hori 1982ko maiatzaren 13an jakinarazi zuten Gipuzkoako Portu Taldeko Zuzendaritzak.

1. faseko obren eta egindako instalazioen kostua: 11.115.000 pta.- (hamaika milioi ehun eta hamabost mila).

3.3. Zerbitzuen lokala

Instalazio txiki horiek erabiltzeak Zuzendaritza Bartzordearen aurreikuspen guztiak gainditu zituen, eta, ondorioz, komenigarria izan zen lokal txiki bat



La sede social, diseño del arquitecto Salas, fue el corazón que hizo latir al club en aquellos momentos difíciles. Aglutinó socios, voluntades e ilusiones.

en Asamblea General de Socios de 21 de julio de 1979, planteándose la disolución del club.

En este mismo acto, se procedió a la elección de nueva Junta Directiva que se comprometió a abordar la construcción de un embarcadero que fuera la primera piedra del proyecto, y sirviera de base para iniciar actividades deportivas.

3.2.- Iniciación de las Obras

En función de las disponibilidades económicas del club y los planos del oleaje resultantes por la construcción del dique Norte del Puerto de Hondarribia, se estratificó el proyecto por los Ingenieros de Caminos, Canales y Puertos, D. Javier Astrain Calvo y D. Javier Liria Franch, presentándose con el título de Infraestructuras e instalaciones del muelle del Club Náutico de Fuenterrabía.

Consta esta fase de una escollera con superficie de hormigón de 500 m². En su extremo, se ha colocado una grúa de 3.500 Kg de carga para puesta en seco y botadura de embarcaciones, acondicionándose la parte Sur para embarcadero, mediante la instalación de dos pantalanones flotantes de 10x2 m cada uno, formando una "T", con lo que se consigue el atraque simultáneo de 8 embarcaciones. En este punto el calado mínimo es de 1,5 m. Al pie de este embarcadero se han instalado puntos de luz y agua potable.

La construcción de esta 1ª fase se inició en marzo de 1.980 comenzando a utilizarse ese mismo verano, habiendo totalmente terminada el 18 de febrero de 1981, según Acta de reconocimiento de la Jefatura de Puertos y Costas, notificado por la Dirección del Grupo de Puertos de Guipúzcoa de fecha 13 de mayo de 1.982.

El costo de las obras de 1ª fase e instalaciones realizadas ha sido de Ptas. 11.115.000.- (once millones ciento quince mil).

3.3. Local de Servicios

La utilización de estas pequeñas instalaciones desbordó todas las previsiones de la Junta Directiva, lo que hizo aconsejable la construcción de un pequeño local, no previsto en el proyecto, que cubriera los servicios mínimos; oficina, aseos, almacén y refugio, para la temporada de invierno, sin esperar a la ejecución de la 3ª fase.

Sometida esta iniciativa a la aprobación de los Socios en la Junta General de 30 de agosto de 1.980, se esti-

eraikitzea, proiektuan aurreikusi ez zena, gutxiene-ko zerbitzuak estaltzeko: bulegoa, komunak, biltegia eta aterpea, neguko denboraldirako, 3. fasea gauzatu arte itxaron gabe.

Ekimen hori 1980ko abuztuaren 30eko Batzar Orokorrean aurkeztu zitzaizen bazkideei, onar zezaten, eta komenigarritzat jo zen aipatutako eraikuntza.

Dagokion proiektua egin ondoren, lokala eraikitzen hasi ziren, eta 1981eko urriaren 12an erabat amaituta geratu zen. Obra horren kostua eta behar den zelai-gunea handitzea 8.700.000.- pezeta izan da (zortzi milioi zazpiehun mila).

4.- JARDUERAK

Aurreko azpiegitura kontuan hartuta, klubaren jarduerak, bere Estatutuen 1. artikuluan zehaztutakoaren arabera, bi alderdi basikoetan zentratu dira:

- Itsas zerbitzuak
- Kirol zerbitzuak

4.1. Itsas zerbitzuak

Klub honen etengabeko kezka da zale guztiei beren ontzia erabiltzen laguntzea, ahalik eta segurtasun-baldintza onenekin.

Ildo horretan, ontzi bat despatxatzeko beharrezkoak diren lege-betekizunak zabaltzeko kanpainak egin dira, eta erabiltzaileen eskura jarri da aholkularitza-zerbitzu bat, zeinak, doan, nabigagarritasuneko, segurtasuneko, arrantza-lizentzietako eta abarretako ziurtagiri guztiak izapidetzen baititu, ontzien egoera eta erabilera bermatzeko.

Kezka hori osatzeko, urte osoan bi pantalan eta botero zerbitzu bat jarri ditugu, ainguratutako ontzietarako ontziratzearen arazoa konpondu duena. Gainera, kontuan hartu behar da erabiltzaile gehienak arrantzaile erretiratuak direla, eta gure instalazioak eta zerbitzuak doan erabiltzen dituztela. Horrela, modu seguru eta erosoan praktikatu ahal izango dute gustukoen duten zaletasuna.

Azkenik, 27 megahertzioko igorle hartzaile bat instalatu da "itsasoko Gurutze Gorria" k eta "Gipuzkoa II" salbamendu-ontziak erabiltzen duten kanalean, etengabeko entzumenean konektatuta, eta erakunde horiei baldintzarik gabe eskaini zaizkie gure instalazioak eta lankidetzak pertsonala beren lan goresgarrian.

mó conveniente la construcción mencionada.

Elaborado el proyecto oportuno, se inició la construcción del local que quedó totalmente terminado el 12 de octubre de 1.981. El costo de esta Obra y la ampliación de la esplanada que se precisa ha sido de Pts. 8.700.000.- (ocho millones setecientas mil).



*Un muelle con una grúa al extremo y una sede social.
Un gran logro, un gran esfuerzo para 1981.*

4.- ACTIVIDADES

Contando con la infraestructura anterior, las actividades del Club, de acuerdo con lo definido en el artículo 1º de sus Estatutos, se han centrado en 2 aspectos fundamentales:

- Servicios marítimos
- Servicios deportivos

4.1. Servicios marítimos

Es una inquietud permanente de este Club el facilitar a todos los aficionados el uso de su embarcación, con las máximas condiciones de seguridad

En esta línea se han hecho Campañas de divulgación de los requisitos legales precisos para despachar una embarcación poniendo a disposición de los usuarios un servicio de Asesoría que tramita, gratuitamente, todos los Certificados de Navegabilidad, seguridad, licencias de pesca, etc. títulos deportivos, etc. que garantizan el estado y uso de las embarcaciones.

Completamos esta inquietud con la instalación de dos pantalanés y un servicio de botero durante todo el año, que ha solucionado el problema del embarque para las embarcaciones fondeadas, teniendo en cuenta además que gran parte de los usuarios son arrantzales jubilados, que utilizan gratuitamente

4.2.-Kirol zerbitzuak

Hondarribiko Klub Nautikoa Espainiako Bela Federazioari atxikita dago nagusiki, Ipar-ekialdeko Federazioaren bidez, eta haren sorreran aktiboki parte hartu zuen.

Gure instalazioetan ontziratu ahal izan zenetik, irakaskuntza-ontzien flota bat erosi zen, eta "itsasoko bataioak" eta Bela Eskola hasi ziren.

Ondoren, flota handitu egin da, eta 35 ikaslerentzako lekua dago gaur egun, "Optimist", "Vaurien", "4,70" eta "Carabelle" modalitateetan. Eskolak urte osoan zehar ziurtatuko dira, etenik gabe, monitore iraunkor bat kontratatuz, nahiz eta oporretan jarduera maximoa lortzen den.

Klubaren kezkarik handiena, hain zuzen ere, kirola sustatzea denez, Kirol Bazkide modalitatea sortu da, zale guztiek, batez ere gazteek, gure instalazioez erabat gozatzeko aukera izan dezaten, bazkide osoaren betebeharrak gabe.

5.- EMAITZAK

Deskribatutako obrak egitea eta jarduerak hastera oso erakargarria izan da, eta ahaleginak orekatu ditu.

1979ko uztailleko Batzar Nagusi kritikotik aurrera, klubari emandako ikuspegi berria, hau da, "Nautikoa eta Kiroletakoa", ez zetorren bat bazkide batzuen ideiarekin, eta, beraz, baja eskatu zuten, 200 izatera murriztu arte.

Hala eta guztiz ere, Batzar berriak, Euskal Herriko pertsonen osoki osatua, aurrera egitea erabaki zuen, geratzen zirenen gogo eta zaletasunarekin, eskura genituen baliabide ekonomiko urriekin baino gehiago.

Emaitzek eta erreakzioek erakusten dute politika hori guztiz egokia eta egokia izan dela; gaur egun, 425 bazkide gara, hasitako lanarekin jarraitzeko prest; mota guztietako 241 ontzi daude Higer arrandan, erabiltzaileen gogobetetasun osoarekin.

Iaz 362 ikasleri bela-eskolak eman zitzaizkien, gutxira 15.000 ordu baino gehiago, eta aurtengo denboraldirako askoz ere kopuru handiagoa aurreikusi zen. 40 kirol-bazkidek asteburu guztietan egiten dute bela, eta TAP Nazionalerako 3 sailkatzea lortu dute, "Optimist" eta "Vaurien" klaseetan. 40 bat arrantzale erretiratutako artisau-arrantza klasikoa egiten jarraitzen dute, eta horrek aktibo eta erabilgarri sentiarazten ditu.

nuestras instalaciones y servicios, pudiendo practicar así de forma segura y cómoda su afición favorita.

Por último se ha instalado un emisor receptor de 27 Mhz conectado en escucha permanente en el canal que utilizan la "Cruz Roja del Mar" y la embarcación de salvamento "Guipúzcoa II", así como la D.Y.A., habiendo ofrecido incondicionalmente a estas organizaciones nuestras instalaciones y colaboración personal a su encomiable labor.

4.2. Servicios deportivos

El Club Náutico de Hondarribia está adscrito con carácter principal a la Federación Española de Vela, a través de la Federación Nordeste, en cuya creación participó activamente.

Desde que se pudo embarcar en nuestras instalaciones, se adquirió una flota de embarcaciones de enseñanza, iniciándose los "bautizos de mar" y la Escuela de Vela.

Posteriormente se ha ampliado la flota, teniendo actualmente capacidad para 35 cursillistas, en las modalidades de "Optimist", "Vaurien", "4,70", y "Carabelle", asegurando las clases durante todo el año, sin interrupción, mediante la contratación de un monitor permanente, si bien, durante las vacaciones se consigue la máxima actividad.

Puesto que la mayor inquietud del club es precisamente el fomento del deporte, se ha creado la modalidad de Socio Deportivo, al objeto de que todo aficionado, principalmente la Juventud tenga acceso pleno a disfrutar de nuestras instalaciones, sin las obligaciones del Socio de Número.

5.- RESULTADOS

La realización de las obras descritas y el inicio de las actividades ha supuesto un gran atractivo que ha compensado los esfuerzos.

A partir de la crítica Asamblea General de julio de 1979, el nuevo enfoque dado al Club, es decir, totalmente "Náutico y Deportivo", no encajaba en la idea de algunos socios, por lo que solicitaron su Baja, hasta quedar reducidos a una cifra de 200.

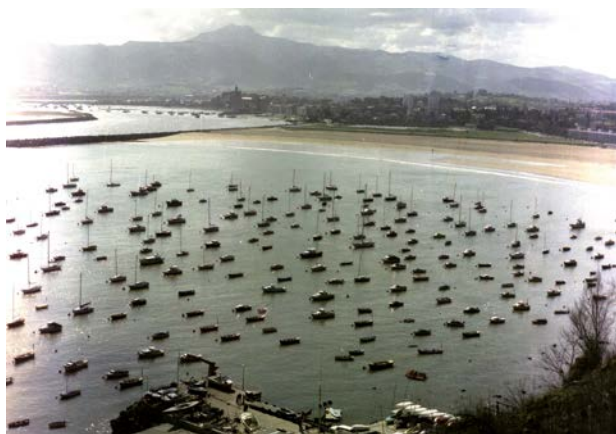
Pese a ello, la nueva Junta, íntegramente compuesta por personas del País, decidió continuar, contando más con el entusiasmo y afición de los que quedaban, que con los escasos recursos económicos de que disponíamos.

Bestalde, iaz bi salbamendu-operazio antolatu ziren, Itsasoko Gurutze Gorriak zuzenduta, eta gure plataformak erreskate-base bikaina izan zuen, beharrezko baliabide guztiak baititu: telefonoa, irratia, salbamendu-txalupak, etab.

Kirolari dagokionez, Iparraldeko bigarren kluba gara federazio-lizentzien kopuruari dagokionez.

Gure jarduerekin batera, iaz Eusko Jaurlaritzaren esku utzi ziren gure instalazioak, Belari buruzko has-tapen-ikastaroak egiteko.

Azkenik, azpimarratzekoa da Espainia osoan aitzindariak izan garela elbarrientzako Vela ikastaro bat antolatzean, Gipuzkoako Foru Aldundiaren laguntzarekin, arrakasta handia izan zuena.



Aquel muelle fue como una explosión primaveral de flores, la ensenada se llenó de embarcaciones que respondían a la iniciativa del club.

6.- BALIABIDE EKONOMIKOAK

Klubaren baliabideak honako hauek dira:

- Bazkideen sarrera-kuotak
- Bazkideen hileko kuotak
- Diru-laguntza ofizialak edo pribatuak

Sarrera-kuotak:

Kuota hori 36.000 LPStan dago finkatuta, eta 1980ko uztailera arteko eratze-aldian egindako obrak eta kudeaketa-gastuak finantzatzeko balio du. Bazkide guztiek ordaindu dute, kirolekoek eta erretiratuek izan ezik.

Hilabeteko kuota:

Gastu orokorrak finantzatzeko eta ordaintzeko dau-den kredituak amortizatzeko balio du. Gaur egun, 1.000 LPSan finkatuta dago, eta 1980ko bigarren sei hilekoan hasi zen ordainketa.

Los resultados y reacciones demuestran que esta política ha sido totalmente acertada y apropiada; somos actualmente 425 socios, dispuestos a continuar la labor iniciada; 241 embarcaciones de todo tipo fondean en la Rada de Higuera, con plena satisfacción de sus usuarios.

El pasado año se impartieron clases de vela a 362 cursillistas, totalizando más de 15.000 horas, previendo para la actual temporada una cifra mucho mayor. 40 socios deportivos practican la vela todos los fines de semana, habiendo conseguido clasificar a 3 para la T.A.P. nacional, en las clases "Optimist" y "Vaurien". Unos 40 arrantzales jubilados continúan ocupados en la pesca artesanal, clásica de esta zona, lo que les hace sentirse activos y útiles.

En otro orden de cosas, el pasado año se organizaron dos operaciones de salvamento, dirigidas por la Cruz Roja del Mar, sirviendo nuestra plataforma de excelente base de rescate, al contar con todos los medios precisos: teléfono, radio, lanchas de salvamento, etc.

En el aspecto puramente deportivo, somos el segundo Club de la Zona Norte en cuanto a número de Licencias Federativas.

Paralelamente a nuestras actividades, el pasado año se cedieron nuestras instalaciones al Gobierno Vasco para desarrollar cursillos de iniciación a Vela.

Por último, es de resaltar que hemos sido pioneros en toda España al organizar un cursillo de Vela para Minusválidos, con la colaboración de la Diputación de Guipúzcoa, que tuvo un enorme éxito.

6.- RECURSOS ECONÓMICOS

Los recursos del Club están constituidos por:

- Cuotas de entrada de socios
- Cuotas mensuales de Socios
- Subvenciones oficiales o privadas

Cuotas de entrada:

Esta cuota, fijada en 36.000 pts., sirve para financiar las obras realizadas y los gastos de gestión habidos durante el periodo de constitución hasta Julio de 1.980. Ha sido abonado por todos los Socios, excepto los Deportivos y Jubilados.

Cuota mensual:

Sirve para financiar los gastos generales y amortizar los créditos pendientes. Actualmente está fijada en 1.000 pts., habiéndose iniciado su pago el 2º semestre de 1.980.

Kuota honek Klubaren zerbitzu guztiak estaltzen ditu.

Diru-laguntzak:

Diru-laguntza gisa jasotako zenbatekoak berariaz eskatutako helburuak finantzatzeko baino ez dira erabiliko, eta printzipalarekiko aldea amortizatu da, ahal dela kreditu ofizialen bidez.

1982. urtera arte, kontzeptu horrengatik pts kopurua jaso da. 333.968.- Bela-flota erosteko jardueretarako eta laguntzetarako soilik.

Egindako inbertsioak hogeitaz milioi pezetatik gorakoak direnez, obretarako diru-laguntzarik izan ez denez, sarrera-kuotekin finantzatu ahal izan da, hiru laurdenak gutxi gorabehera.

Defizita, beraz, garrantzitsua da, eta hainbat urtetan garbituko dugu, hileroko kuoten superabitarekin, eta horretarako kreditu bat eratu da aurtengo martxoan Donostiako Udal Aurrezki Kutxarekin, Batzarreko kide guztiek solidarioki abalatuta.

1. taulan lehen aipatutako baliabide ekonomikoak laburbiltzen dira.

1. TAULA

BALIABIDE EKONOMIKOEN LABURPEN

1.- INBERTSIOAK

1979ko uztailera arteko fidantzak
eta eraketa-gastuak..... 2.000.000 pta
Egindako obrak..... 20.200.000 pta
INBERTSIOAK GUZTIRA 22.200.000 pta

2.- SARRERA-KUOTENGATIKO

DIRU-SARRERAK 15.300.000 pta
DEFIZITA 6.900.000 pta

3.- HILABETEKO GASTU OROKORRAK

Langileak (boteroak, administrariak
eta bela-monitoreak)..... 106.500 pta
Ura, argia, erregaia, telefonoa, etab..... 85.000 pta
Finantza-gastuak eta amortizazioak 168.000 pta
Bela-eskolaren eta kirol-jardueren
flota mantentzea 35.000 pta

HILEKO GASTUAK GUZTIRA 394.500 pta

Esta cuota cubre todos los servicios del Club.

Subvenciones:

Las cantidades recibidas en concepto de subvenciones, se destinarán exclusivamente a la financiación de los fines para los que expresamente había sido solicitadas, amortizándose la diferencia al principal mediante créditos a ser posible oficiales.

Hasta 1.982 se ha recibido por este concepto la cantidad de pts. 333.968.-, destinadas exclusivamente a actividades y ayudas para compra de flota de vela.

Puesto que las inversiones realizadas superan los veinte millones de pesetas, al no haber tenido ninguna subvención para obras, sólo ha podido financiarse con las cuotas de entrada, las tres cuartas partes aproximadamente.

El déficit es pues importante, y lo enjuagaremos en varios años, con el superavit de las cuotas mensuales, habiendo constituido para ello en marzo de este año, un crédito con la Caja de Ahorros Municipal de San Sebastián, avalado solidariamente por todos los miembros de la Junta.

En el cuadro 1 se resumen los recursos económicos antedichos.

CUADRO 1

RESUMEN DE RECURSOS ECONOMICOS

1.- INVERSIONES

Fianzas y gastos de constitución
hasta julio de 1.979 2.000.000 pts
Obras realizadas 20.200.000 pts
TOTAL INVERSIONES 22.200.000 pts

2.- INGRESOS POR

CUOTAS DE ENTRADA 15.300.000 pts
DEFICIT 6.900.000 pts

3.- GASTOS GENERALES MENSUALES

Personal (botero, administrativa
y monitor de vela)..... 106.500 pts
Agua, luz, combustibles, teléfono, etc. 85.000 pts
Gastos financieros y amortizaciones 168.000 pts
Mantenimiento flota escuela
de vela y actividades deportivas 35.000 pts

TOTAL GASTOS MENSUALES 394.500 pts

4.- HILEKO KUOTENGATIKO

SARRERAK 425.000 pta

OBRA BERRIETARAKO SUPERABITA 30.500 pta

7.- HELBURUAK

Bi urteko ibilbidearen ondoren, lortutako emaitzek lanarekin jarraitzea animatzen gaituzte, nahiz eta ditugun baliabide ekonomikoek gogo kentzen dituzten, helburu bakar batean zentratuta:

"Kirolaren bidez eta behar den segurtasunarekin, itsasorako zaletasuna sustatzea"

Kontuan izanik probintzia honetako itsas tradizioa eta itsasoa etsaigoa dela, aurrez bokazioak piztuz aurre egingo dioten gizonak prestatu behar dira. Gu. Kirola eginez, itsasoa gazteentzat erakargarri izatea lor dezakezue. Geroago, beste erakunde espezializatu batzuek bokazioa piztu zaigunetako profesionalak prestatuko dituzte.

Eraikuntza erakargarriak eta baliabide osagarriak, gainera, gure herriko bigarren sektorerako diru-sarrera iturri oso nabarmenak dira. Itsas turismoa garatzeko joera dago, eta gure merkataritzak eta ostalaritzak mesede egingo liekete hiri horrek sustatutako eskala eta jardueri.

Azkenik, eta bere itxura oso humanitarioagatik, ez da alde batera utzi behar D.Y.A.rentzat eta Itsasoko Gurutze Gorriarentzat salbamendu- eta sorospen-base bat garelara, eta, etorkizunean, gure baliabide guztiekin kolaboratu behar dugula.

Horretarako, gure instalazioak zabaldu behar ditugu, ziur baikaude haietatik lortuko ditugula lehen-dabizi zaletasun berriak, eta bigarrenik, lan-bizitza luze baten ondoren zaletasun horretan jardun dutenek zaletasun hori praktikatzeko jarraitu ahal izatea, guztion artean, gazte eta nagusi, kirolari eta profesional, gure izenaren espiritua osatzeko: "HONDARRIBIAKO ITSASKARI BAITA"

8.- ONDORIOAK

Ez dugu ahaztu behar existitzen dena, gutxi ez dena, gizon askok jaso dutena baino ekarpen handiagoa egin dutelako dela, eta soberakin positibo hori inork abiarazi ez duen gizarte-lan bati eskaintzen diotelako.

Argi dago azaldutako helburuak betetzeko gure instalazioak ez direla nahikoak. Kaia eta pantalanak

4.- INGRESOS POR CUOTAS

MENSUALES 425.000 pts

SUPERAVIT PARA NUEVAS OBRAS.. 30.5000 pts

7.- OBJETIVOS

Tras estos dos años de andadura, los resultados obtenidos nos animan a continuar la labor, aunque los recursos económicos con que contamos nos resten ánimo, centrados en un objetivo único:

"Fomentar la afición al mar por medio del deporte y con la seguridad precisa"

Teniendo en cuenta la tradición marinera de esta provincia y que la mar es un medio hostil, debe prepararse a los hombres que van a enfrentarse a ella suscitando previamente vocaciones. Nosotros podemos conseguir que el mar sea atractivo para los jóvenes por medio del deporte. Más tarde otros organismos especializados formarán profesionales de aquellos cuya vocación hayamos despertado.

Unas atractivas construcciones y medios auxiliares son además una fuente de ingreso muy apreciable para el sector secundario de nuestro pueblo. El turismo náutico tiende a desarrollarse y nuestro comercio y hostelería saldrían beneficiados por las escalas y actividades promovidas por esta ciudad.

Por último, y por su aspecto altamente humanitario, no debe ser omitido que somos, y en el futuro con más motivo, una base de salvamento y socorrismo para la D.Y.A. y la Cruz Roja del Mar, colaborando desinteresadamente y con todos nuestros medios.

Para ello precisamos ampliar nuestras instalaciones, en el convencimiento de que por ellas conseguiremos primero: Nuevas aficiones, y segundo: que los que después de una larga vida de trabajo se hayan dedicado a esta afición, puedan seguir practicándola para formar entre todos, jóvenes y mayores, deportistas y profesionales, el espíritu de nuestro nombre:

"HONDARRIBIAKO ITSASKARI - BAITA"

8.- CONCLUSIONES

No debemos olvidar que lo existente, que no es poco, se debe a que muchos hombres de todas clases sociales han aportado de sí más de lo que han recibido, dedicándose este positivo excedente a una labor social que no había sido emprendida por nadie.

nabarmen luzatu behar dira, zabalgunea nabarmen handitu behar da, arrapala eta ontzitegia sortu behar dira, izen hori duen biltegi duin bat izan behar da eta, amaiera gisa, gizarte-eraikin egoki bat. Horretarako, laguntza eskatzen dizugu.

Horregatik guztiagatik, prest gaude guztion beharri-zanei men egiteko, gure estatutuak eta erantsitako proiektua behar bezain laster aldatuz, eta helburu batzuk lortzeko konpromiso publikoa hartzeko, kolektibitateari laguntzea beste interesik ez baitugu.



La fuerza de las olas y la modificación de la desembocadura diseñada por Iribarren habían hecho su trabajo y se había ido depositando gran cantidad de arena. Apareció junto a la playa una explanada en la que cabían muchas infraestructuras, incluso un puerto deportivo.

9.- AURREKONTUAK

Hondarribiko Klub Nautiko aldatuaren azpiegituren aurreproiektuaren arabera, Bide, Ubide eta Portuetako ingeniariak idatzia, memoria horretan jasotzen diren, eta 2. etapa eta hirugarrenaren zati bat egiteko honako aurrekontu hauek ateratzen dira, gure emakidaren oinarri izan zen proiektu aldatuaren arabera. Eraikuntza mailakatu egiten da faseen artean:

9.1.- Arrapala eta alboko harri-lubeta atrakatze-ko eta ixteko hormak..... 20.891.239 pta.

9.2.- Plataforma, arrapala eta elementu flotagarriak 7.992.022 pta.

9.3.- Ontzitegia, biltegia eta obra osagarriak 263.067 pta.

9.4.- Kontrola eta obrako zuzendaritza 750.000 pta.

Aurrekontua guztira:..... 34.896.328 pta.

Hondarribia, 1982ko ekainaren 7a

*Idazkaria: Ricardo Letamendia
Presidente: Martín Goikoetxea*

Es evidente que para cumplir los objetivos expuestos, nuestras instalaciones son insuficientes. Se requiere prolongar sensiblemente el muelle y pantalanes, ampliar considerablemente la explanada, crear una rampa y varadero, disponer de un almacén digno de ese nombre y, como colofón, un edificio social proporcionado, para lo que solicitamos su ayuda.

Por todo ello estamos dispuestos a someternos a las necesidades del bien común, modificando en cuanto se precisen nuestros Estatutos y el proyecto adjunto, y a comprometernos públicamente a la consecución de unos objetivos, pues no tenemos otro interés que colaborar con la colectividad.

9.- PRESUPUESTOS

Según anteproyecto de infraestructuras del Club Náutico modificado de Fuenterrabía, redactado por el Ingeniero de Caminos, Canales y Puertos n.º 82-67 A, que se adjunta, resultan los siguientes presupuestos para realizar la 2 etapa y parte de la tercera, contempladas en esa memoria, de acuerdo con el proyecto modificado que sirvió de base a nuestra concesión. Se escalona la construcción entre fases:

9.1.- Muros de atraque y cierre de rampa y escollera lateral 20.891.239 pts.

9.2.- Plataforma, rampa y elementos flotantes 7.992.022 pts.

9.3.- Varadero, almacén y obras complementarias 5.263.067 pts.

9.4.- Control y dirección de obra... 750.000 pts.

Presupuesto total: 34.896.328 pts.

Hondarribia a 7 de Junio de 1.982

*El Secretario: Ricardo Letamendia
VºBº El Presidente: Martín Goikoetxea*

5.4.- 80KO HAMARKADAREN BUKAERA: KLUBAREN HISTORIAREN ATALA

Larunbata zen, 1987ko martxoaren 14a, Zuzendaritza Batzordeak deituta (orduan Juan Olaizola buru zuenean) Klubeko Ohiko eta Ezohiko Batzarrak ospatu genituen.

Hasi baino lehen, lehendakaria mahaitik altxatu zen, Kofradiako batzar aretoko atarira joan ginen (gu geunden lekuan) eta giltza eskuan, atea itxi eta sententzia eman zuen:

"Inor ez da hemendik irtengo Zuzendaritza Batzorde berria aukeratu arte". 6 urte zeramatzaten karguan. Burutu zuen mehatxua. Ezohiko Batzarraren hasieran, momentuko Zuzendaritza Batzordea, mahaitik altxatu eta bertaratutako batzuei zuzenduta, "konbentzitu" egin gaituzte berriaren kide gisa aurkezteko.

Desafioa onartu genuen artean nahikoa ez ginenez, "boluntarioak" ozen deitu zituzten, eta horietako bat, Juan Antonio Barbado, hautatu zuten presidente.

Bazkide kopurua, itsasontziak eta eskuragarri dauden espazioa eta baliabide materialak kontuan hartuta, "klastro" eta partekatzeko beharrezkoa den gutxieneko espaziorik gabe aurkitu gara.

Horrela, 87.29.11ko Ezohiko Batzarrean, Batzordeak neurri hauek proposatu eta onartu zituen:

5.4.- FINAL DE LOS 80: OTRA (PARTE DE LA) HISTORIA DEL CLUB

Fue un sábado, 14 de marzo de 1.987, cuando convocados por la Junta Directiva (presidida en aquel entonces por Juan Olaizola) celebramos las Asambleas Ordinaria y Extraordinaria del Club.

Justo antes del comienzo, el presidente se levantó de la mesa, se dirigió a la puerta del salón de actos de la Cofradía (donde nos encontrábamos), y llave en mano, cerró la puerta y sentenció:

"De aquí no sale nadie hasta que elijamos una nueva Junta Directiva". Llevaban 6 años en sus cargos.

Amenaza que cumplió. Al comenzar la Asamblea Extraordinaria, la Junta Directiva del momento, se levantó de la mesa y dirigiéndose a algunos de los allí presentes, nos "convencieron" para presentarnos como miembros de la nueva.

Dado que no éramos suficientes quienes aceptamos el envite, se solicitaron de viva voz, "voluntarios", uno de los cuales, Juan Antonio Barbado, resultó elegido presidente.

Era un momento en que, dado el número de socios, embarcaciones y espacio y medios materiales disponibles, nos encontrábamos "enclaustrados" y sin el espacio mínimo necesario para compartir.



El dique Norte del puerto pesquero ya era una realidad. El club adolecía de estructuras suficientes para el mantenimiento de las embarcaciones, sin rampas par las botaduras. La grúa funcionaba y el botero también pero había que crecer.

- Kudeatzaile bat kontratatzea
- 15.000.000 euroko inbertsioak: pt.:
 - * Pantalanak (urtean 1 bakarra zegoen eta udarako beste bat)
 - * Garabi berria eta auto hidraulikoa espaloian itsasontziak mugitzeko.
 - * Ontzitegia (egokitasuna)
 - * Segurtasuna (geltokiak, etab.)

Horri guztiari aurre egiteko, isuri hauek onartu ziren:

- 87ko abendua: 6.000.- pt.
- 88. martxoa: 6.000.- pt.
- 88ko apirila (eta ondoz ondoko 11 hilabete): 1.500.- pt. / hilabetea

Neurketa horiek guztiak 1988an zehar burutu ziren.

Pantalana handitzeko, Eusko Jaurlaritzak onartu zuen krokisa marraztu genuen, gure aldetik pantalanak lehorra kentzeko konpromisoa hartuz, urriko eta ekaineko hilabeteen artean (logikoki, ez genuen bete, inolako ondoriorik gabe).

1989an, eta Espainiako Bela Federazioak Klubari Espainiako Europako Klase Kopa antolatzea eman ziola (dirulaguntzekin finantzatu genuen erabat), eta Gasteizen kontseilariarekin eta Portuko Zuzendaria-rekin hainbat bilera egin ondoren, lortu genuen Eusko Jaurlaritzak arrantza portuko (garai hartan erabiltzen ez zen) klubaren ondoan dagoen zabaldegiko 2.000 m² alokatzea, antolatzeko (genuen azalerarekin, ezinezkoa zen) eta, gainera, transferentzia hori luzatu daiteke ondoz ondoko urteetan.

Jakina, klubaren jarduerarako funtsezko zerbait lortu genuen, itsasontzi lehorren karentatze, konponketa eta egonaldietarako genituen arazo logistiko guztiak konpondu baitzituen.

Ez ditut Kofradiako idazkariarekin (ez Kofradiarekin) izan genituen arazo guztiak zehaztuko zabaldegiko okupazio hau burutzeko.

Egun batean, goizeko 8etan (ez dut data zehatza gogoratzeko), kontratatutako igeltseroak bertan sartzea eragotzi zigun hormako 8 metro eraisten hasi zirenean sentitzen dugun poztasun izugarria adierazten du.

Horretarako, ezinbestean eta urtez urte hormaren beste aldean jartzen ziren arrain kaxak kendu behar ziren. Hainbat aldiz kofradiako idazkariarekin hitz egin genuen, inolako emaitzarik gabe.

Así pues, en la Asamblea Extraordinaria del 29.11.87, la Junta propuso y se aprobaron las siguientes medidas:

- Contratación de un encargado
- Inversiones por un importe de 15.000.000.- pts.:
 - *Pantalanes (sólo había 1 a lo largo del año y uno adicional para el verano)
 - *Nueva grúa y Carro hidráulico para el movimiento de embarcaciones en la explanada.
 - *Varadero (adecuación)
 - *Seguridad (emisoras, etc.)

Para hacer frente a todo ello, se aprobaron las siguientes derramas:

- Diciembre del 87: 6.000.- pts.
- Marzo del 88: 6.000.- pts.
- Abril del 88 (y 11 meses sucesivos): 1.500.- pts./mes

Todas estas medidas se fueron realizando a lo largo de 1.988.

Para poder ampliar el pantalán, dibujamos un croquis que el Gobierno Vasco aprobó, con el compromiso por nuestra parte de retirar los pantalanos a seco, entre los meses de octubre y junio (que, lógicamente, no cumplimos, sin que tuviera consecuencia alguna).

En 1989, y dado que la Federación Española de Vela había otorgado al Club la organización de la Copa de España de la Clase Europa (que financiamos íntegramente con subvenciones), y después de múltiples reuniones en Vitoria con el Consejero y el Director de Puertos, conseguimos que el Gobierno Vasco nos cediese en alquiler 2.000 m² de la explanada del puerto de pescadores (no utilizados en aquellos momentos) colindante con el Club, para poder organizarlo (con la superficie que teníamos, era imposible) y que, además, dicha cesión fuese prorrogable en años sucesivos.

Claro está, conseguíamos algo vital para la actividad del Club dado que nos solucionaba todos los problemas de logística que teníamos para el carenado, reparaciones y estancias de las embarcaciones en seco.

No voy a detallar todos los problemas que tuvimos con el secretario de la Cofradía (no con la Cofradía), para llevar a cabo esta ocupación de la explanada.

Sí manifestar la enorme satisfacción que sentimos cuando un día a las 8 de la mañana (no recuerdo la

Horrela, harresia eraitsi aurreko egunean, telefonoz jakinarazi nion idazkariari hurrengo egunean goizeko 8etan 2 kamioi hartuko genituela horiek kentzeko eta lanak hasteko.

Erremedio santua. Iritsi ginenean, dagoeneko kendu zituzten.

89. urtean izan zen kirol portua eraikitzeak aukera (bigarren aldiz) argitaratu atera zen eta horrek erakunde politiko ezagun batek izenpetutako liburuxka bantatzea bultzatu zuen, horren aurka egin eta *"aurka egiten duten guztiei dei egin zien. gertatzen diren ekimen edo beritasunen aurrean adi egon daitezen"* (CNHren fitxategietan kontsulta daitekeen kopia).

1990ean jada, erabaki eta burutu genuen (Administrazioarekin inolako iritzirik eman gabe), plataforma metaliko bat instalatzea (pontoietara sartzeko eskaileraren hasieran atxikita) eta bertan 2.000.- litroko gasolio depositua jar genezake, itsasontziak haietara bidaiari etengabe transferitzea ekiditeko moduan. Geroago, eta erregai eskaera gero eta handiagoa zela eta, bigarren depositu bat instalatu behar izan zen.

Aurten "gaueko boteroren" zerbitzua ekainaren 15etik irailaren 15era hasi zen.

Era berean, aurten, beraiek eman ziguten zabaldegian kokatu genuen Bela Eskolako beharretarako Balat etxe txiki bat eskuratu genuen eta Klubaren lokalari atxikita zegoen leku estua aprobetxatu genuen, Bela Eskolako haurrentzako aldagelak eta dutexak egiteko, komunaz gain, zerbitzu publikorako, herri-rik ez baitzegoen Babeseko Portura.

1991 eta 1992 urteetan, Zuzendaritza Batzordea berritzeko boluntarioak ez izatean, horretan jarraitu genuen.

92. urtearen amaieran, orain okupatzen dugun tokian kirol portua eraikitzeak Eusko Jaurlaritzaren proiektua aurrera zihoan, *"Coordinadora Anti Puerto Deportivo"* deiturikoa eratu zen eta horrek lehen ekintza gisa, herri batzarra deitu zuen, 92.12.30ean. Kofradiako batzar aretoan eta bertan gaiari buruzko iritzia eman behar zuten indar guztiak deitu zituzten, gonbidaturik ez zegoen CNH izan.

Hala ere, han joan ginen eta lehenengo ilaran eseri ginen. Ikusi gintuztenean, onartu ez genuen presidentetzarako mahaira igotzeko esan ziguten eta ohartarazi genuen gure txanda zenean hitz egingo genuela. Eta hitz egin genuen.

fecha exacta), los albañiles contratados iniciaron el derribo de 8 metros del muro que nos impedía el acceso.

Para poder hacerlo, había que retirar las cajas de pescado que, indefectiblemente y año tras año, colocaban al otro lado del muro. Fueron varias las veces en que hablamos con el secretario de la Cofradía para que lo hiciese, sin ningún resultado.

Así pues, el día anterior al comienzo del derribo del murete comuniqué, telefónicamente al secretario que al día siguiente a las 8 de la mañana, llevaríamos 2 camiones para retirarlas y poder comenzar la obra.

Santo remedio. Cuando llegamos, ya las habían retirado.

Fue en este año 89 cuando salió a la luz pública (por segunda vez) la posibilidad de construir un puerto deportivo y que motivó la distribución de un panfleto firmado por una conocida organización política, oponiéndose y haciendo un *"llamamiento a todos los que se oponen para que permanezcan atentos a cualquier iniciativa o novedad que se produzca"* (ejemplar consultable en los archivos del CNH).

Ya en 1.990, decidimos y realizamos (sin comentar con la Administración), la instalación de una plataforma metálica (pegada al inicio de la escalera de acceso a los pantalanes) donde poder situar un depósito de gasoil de 2.000.- litros para abastecer a las embarcaciones de forma que se evitase el continuo trasiego de bidones a las mismas. Posteriormente, y dada la demanda creciente de combustible, hubo que instalar un 2º depósito.

En este año comenzó el servicio de "botero nocturno" desde el 15 de junio al 15 de septiembre.

Igualmente, este año, adquirimos una caseta Balat para las necesidades de la Escuela de Vela que situamos en la explanada que nos habían concedido y aprovechamos el estrecho lugar que había pegado al local del Club para hacer vestuarios y duchas para los chavales de la Escuela, además de un water para el servicio público, dado que no había ninguno desde el pueblo hasta el Puerto de Refugio.

En los años 1.991 y 1.992, no habiendo voluntarios para la renovación de la Junta Directiva, continuamos en la misma.

Fue a finales del año 92 cuando avanzaba el proyecto del Gobierno Vasco para la construcción del puerto

Udaleko Kirol Kontseiluan sartu ginen urtea ere izan zen. Ikasturte osoan Ikastetxe eta Ikastoletarako ikastaroen programa trinkoarekin ehunka haur ekarri genituen itsasoa ezagutzera eta, horrez gain, aukera eman zigun lortutako ikastaroen arabera diru-laguntza oso garrantzitsuak lortzea.



Junto a la playa cabían muchos elementos: amplios aparcamientos, campos de fútbol, polideportivo, pistas de tenis, y un puerto deportivo con otra operatividad. Una draga incrustada a través del espigón fue drenando arena hasta conseguirse la dársena de EKP actual. Habían cambiado los tiempos y el tamaño de los proyectos.

Eta baita ere, aurten 92. urtean (1992/06/19), hau idazten duenak eta arrazoi profesionalengatik, lekuko pasatzen dio Komodoro Maicori (M.^a José Aldarondo, Nautika Klub batean kargu hori bete zuen lehen emakumea).

Barkatuko didazu klubeko bela atalari buruz lehen-tasunez hitz egiten badut, baina garai hartan (orain gertatzen denaren guztiz kontrakoa) arrantza sektorea, izugarri aktiboa izan arren, eta Zuzendaritza Batzordeak eta Aurretik, ezin izan genituen Batzordeetan sartu.

Urte hauetan zehar bela saileko gertakaririk garrantzitsuenen berri laburra egiteko aukera emango dizazu.

1.986.- Klubaren ontziak, "*Jandro*", "*Plymouth-San Sebastian*" estropadan parte hartzen du.

1.987.- "*Jandro*", Felipe Lopeteguiaren agindupeko zazpi ero eta santu bat (jasan gintuenagatik), Asun Celaya, "*Transat des Alizées*" izenekoan parte hartu zuen: La Baule - Casablanca - Guadalupe (Frantziako Karibea).

deportivo en el lugar que ahora ocupamos. Se constituyó la denominada "*Coordinadora Anti Puerto Deportivo*" que, como primer acto, convocó una asamblea popular el 30.12.92 en el salón de actos de la Cofradía y en la que estaban convocadas todas las fuerzas vivas que tenían que opinar sobre el asunto, salvo el CNH, que no fue invitado.

No obstante, allí fuimos y nos sentamos en la 1ª fila. Al vernos, nos dijeron que subiésemos a la mesa presidencial, lo que no aceptamos y sí avisamos que cuando nos correspondiese, hablaríamos. Y... hablamos.

También fue el año en que nos incorporamos al Consejo de Deportes del Ayuntamiento en el que, con un programa intensivo de cursillos a lo largo del curso escolar para Colegios e Ikastolas, acercamos a cientos de chavales a conocer la mar, y además nos permitió obtener importantísimas partidas de subvenciones en base a los cursos realizados.

Y es también, en este año 92 Cuando (19.06.92), quien esto escribe y por razones de índole profesional, pasa el testigo de Comodoro a Maico (M.^a José Aldarondo, primera mujer en ostentar este cargo en un Club Náutico).

Ya disculpareis que hable preferentemente de la sección de vela del Club pero, en aquel entonces (muy al contrario de lo que ahora sucede) el sector de pesca, aun siendo tremendamente activo, y a pesar de las continuas peticiones de esta Junta así como de la anterior, no conseguimos incorporarlos a las Juntas.

Me vais a permitir que haga una sucinta relación de los hechos más relevantes de la sección de vela a lo largo de estos años.

1.986.- La embarcación del Club, "*Jandro*", participa en la regata "*Plymouth-San Sebastián*".

1.987.- El "*Jandro*", siete chalados al mando de Felipe Lopetegui y una santa (por lo que nos aguantó), Asun Celaya, participamos en la "*Transat des Alizées*": La Baule - Casablanca - Guadalupe (Caribe francés).

1989.- *Europako mailako Espainiako Kopa*: Bela Eskolako hainbat gaste, Borja Garbizuren parte-hartze bikaina.

1.989.- “ENBATA” itsasontzia (Iñigo Jauregui), Puerto de Santa María-ko “*Bayleys Trofeoaren*” irabazlea.

1.993.- Gure Klubak 16 itsasontzitik 6 itsasontzirekin antolatu eta parte hartzen du “*1. Itsas Jakobea*”: Hondarribia - Santander - Gijón - Burela - Coruña.

1.993 eta 1.995.- Mikel Vázquez 2. Munduko Txapelketan eta 1. Vaurien mailako Europako Txapelketan, hurrenez hurren.

1.996.- “*El Gaitero*” 1. Estropada: Bilbo - Santander - Gijón, gehi 2 eguneko estropadak Gijonen.

Nabarmendu nahi dut garai hartan Klubeko itsasontzien flota Kantauri itsasoko handiena zela, horregatik, “*El Gaitero*” presidentea eta jabea (Pepe Cardín) Hondarribira joan ziren estropadetan itsasontziak ekar ditzaten eskatzeko. gure bazkideen 6 itsasontzirekin egin genuen.

1.999.- “*Juan Sebastian Elcano*” (Espainiako Armadako itsasontzi eskola), Getariara lau egunez bisitatzen du. Arrantza-portuan ezin zen ainguratu (gaur egun ezagutzen dugun bezala Mendebalde - Ekialdea kaiarekin luzatzea ez zen gauzatu) eta Getariako Klubak ez zuen laguntza-itsasontzirik, kolaboratu genuen bidalketarekin 2 boteroz Klubeko itsasontziak, San Sebastianek emandako beste batekin batera, 3 egun hauetan zehar milaka lagunek JS Elkano bisitatzeko aukera eman zuten portu horretatik itsasontzira itsasontzira eta bueltan.

2.004 eta 2.008.- Iker Martínez de Lizarduy eta Xavi Fernández, Olinpiar Txapeldunak eta Urrezko Domina aldarrikatu dituzte Atenasko Joko Olinpikoetan eta Txinako Zilarrezko Domina, hurrenez hurren.

2.002, 2.003, 2.006, 2.007 eta 2.008.- Emakumezkoen Munduko Txapelketa “*Vaurien*” klasean Olatz Muñoz Klubeko marinelak irabazitakoa.

2.015.- Aitor Ocerin, “*Mini Transat*” estropada parte hartu eta amaitu du: “Douardenez (La Rochelle gainean) - Lanzarote - Point a Pitre (Guadalupe uhartea)”.

1.989.- *Copa de España de la clase Europa*: varios chavales de la Escuela de Vela con una destacada participación de Borja Garbizu.

1.989.- La embarcación “ENBATA” (Iñigo Jauregui), vencedor del “*Trofeo Bayleys*” en el Puerto de Santa María.

1.993.- Nuestro Club organiza y participa con 6 embarcaciones de un total de 16 en el “*1º Jacobo Marítimo*”: Hondarribia - Santander - Gijón - Burela - Coruña.

1.993 y 1.995.- Mikel Vázquez 2º en el Campeonato del Mundo y 1º en el de Europa de la clase Vaurien, respectivamente.

1.996.- 1ª Regata “*El Gaitero*”: Bilbao - Santander - Gijón, más 2 días de regatas en Gijón.

Quiero resaltar que en aquellas fechas la flota de barcos de crucero del Club era la más numerosa del Cantábrico razón por la cual el presidente y propietario del *Gaitero* (Pepe Cardín), se desplazó hasta Hondarribia para solicitarnos que aportásemos embarcaciones a la regata, cosa que hicimos con 6 barcos de nuestros socios.

1.999.- El “*Juan Sebastián Elcano*” (buque escuela de la Marina Española), visita Getaria durante cuatro días. Dado que no podía fondear en el puerto pesquero (no estaba ejecutada la ampliación del mismo con el dique Oeste - Este, tal y como lo conocemos actualmente) y que el Club de Getaria no disponía de botes de apoyo, colaboramos con el envío de 2 embarcaciones de boteros del Club que, juntamente con otra que aportó San Sebastián, permitieron que miles de personas a lo largo de estos 3 días pudieran visitar el J. S. Elcano al ser transportadas con dichos botes desde el puerto al buque y regreso.

2.004 y 2.008.- Iker Martínez de Lizarduy y Xavi Fernández, se proclaman Campeones Olímpicos y Medalla de Oro en los Juegos Olímpicos de Atenas y Medalla de Plata en China, respectivamente.

2.002, 2.003, 2.006, 2.007 y 2.008.- Campeonatos del mundo femeninos en la clase “*Vaurien*” ganados por la regatista del Club, Olatz Muñoz.

2.015.- Aitor Ocerin, participa y finaliza la regata “*Mini Transat*”: “Douardenez (arriba de La Rochelle) - Lanzarote - Point a Pitre (Isla de Guadalupe)”.

Estropada **"bakarrik eta kanpoko laguntzarik gabe"**, MINI itsasontzientzat gordeta, 6,50 metro luze.

Oso estropada gogor hau parte hartu eta amaitu duen lehen euskalduna da.

Eta ezin dut ahaztu Shanti González eta senitartekoez (Urko, Zigor eta Maddi).

Bere familia osoarekin (haurrak, 9 eta 8 urte) eta bere itsasontzia eraiki ondoren (gogoratzan al zara butano koloreko mihisezko mastak eta belak?) "Zoro" hori 1983ko abuztuaren 14an Refugioko Portutik abiatu zen besterik gabe ... munduan zehar ibiltzea.

Hondarribia, Coruña, Lanzarote, Senegal, Fortaleza, Amazon ibaia, Panama, Galapagos, Markesak, Taiti, Samoa, Kaledonia Berria, Solomon, Papua, Filipinak, Singapur, Thailandia, Yemen, Eritrea, Suez, Mediterranea, Cádiz, Portugal eta Hondarribira itzuli zen, 2000ko abuztuaren 19an.

Oso ohikoa den zerbait (gaur egun ere): 17 urte eta 6 egun "soilik" iraun duen bidaia. Chapeau !!!

Istorio bat gehitu nahi dut. Abiatzera zihoazenean eta Klubeko "banderina" ez zutela konturatu nintzenean, bururatu zitzaidan gure lokalean sartzea, horman iltzatuta zegoen feltro banderola kendu eta, Jose Mari Errandonearekin eta Mertxe emaztearekin batera, berarekin joatea boterorekin Babesteko Portura entregatzeko.

Irten berriak ziren eta ahotik 100 bat metrora zeuden. Joan eta entregatu egiten dugu.

Itzuli zenean, Klubera itzultzeko xehetasuna izan zuen, eskerrak emanaz

Bukatzeko, leku horretan (mugatua izan arren) disfrutatu genuen egun zoragarriak aipatu nahi ditut.

Festak, baita antolatutako musika eta dantza jaiak ere.

Bereziki, "Klubaren Eguna" deitzen dioguna, denok batera, arrantzan eta belaontzian, ez ahazteko moduko egun batean.

Nola ahaztu eguneko jolas eta ekintzen multzoa sartzen zenean: Oilasko itsua, Pañuelito, mus txapelketa, afaria, dantza, etab. etab.

2 bela eta 2 arrantzaz osatutako 4 laguneko taldeen arteko desafioa, eta horrek barre algara egitea ahalbi-

Regata **"en solitario y sin ayuda exterior"**, reservada a embarcaciones MINI, de 6,50 metros de eslora.

Es el 1º vasco que participa y finaliza esta durísima regata.

Y no puedo olvidarme de Shanti González y familia (Urko, Zigor y Maddi).

Aquel "chalado" que con toda su familia (los chavales, 9 y 8 años) y después de construirse su barco (¿recordais los mástiles y velas de lona de color butano?), zarpó del Puerto de Refugio un 14 de agosto de 1.983 para, sencillamente ... dar la vuelta al mundo. Onyarbi, Coruña, Lanzarote, Senegal, Fortaleza, río Amazonas, Panamá, Galápagos, Marquesas, Taití, Samoa, Nueva Caledonia, Salomón, Papúa, Filipinas, Singapur, Thailandia, Yemen, Eritrea, Suez, Mediterráneo, Cádiz, Portugal y regreso a Onyarbi, el 19 de agosto de 2.000.

Algo muy habitual (incluso hoy en día): un viaje que duró "sólo" 17 años y 6 días. ¡¡¡ Chapeau !!!

Quiero añadir una anécdota. Cuando iban a salir y dado que no tenían "gallardete" del Club, se me ocurrió entrar en nuestro local, desclavar el gallardete de fieltro que estaba clavado en la pared y, juntamente con Jose Mari Errandonea y su mujer, Mertxe, ir con el botero hacia el puerto de refugio para entregárselo. Acababan de salir y estaban a unos 100 metros de la bocana. Nos acercamos y se lo entregamos.

A su vuelta, tuvo el detalle de devolverlo, en agradecimiento, al Club.

Para terminar, quiero referirme a los maravillosos días que disfrutamos en aquél (aúnque constreñido) lugar.

Las fiestas, incluso musicales y bailables que se organizaban.

En particular, el que denominamos "Día del Club", en el que todos juntos, pesca y vela, participamos de un día para no olvidar.

Cómo olvidarlo cuando en el conjunto de juegos y actividades del día se incluían: Gallinita ciega, Pañuelito, campeonato de mus, cena, baile, etc. etc.

Y un desafío entre equipos de 4 personas formados por 2 de vela y 2 de pesca, y que nos permitió reir a mandíbula batiente viendo cómo Pelayo y Dioni se embarcaban en sendos "Optimist" (en los que mate-

detu zigun, Pelayo eta Dionik "Optimistak" bi (nola ez ziren materialki egokitzen) nola ekin zioten ikustean, eztabaidatzeko mini estropada.

Geratzen zaidan zapore txar bakarra da azken 2 "subjektu" hauek Mus Txapelketako finala irabazi zutela Juanito Obesoren (Goian Bego.) aurka eta honek nori idazten dion.

Azkenean, ilusioarekin (Javier Andianok joan den egunean Klubeko mahai-inguruan esan zuen moduan) eta ahaleginarekin gogoratu baino gutxiago egin duten kide guztiak gogoratu baino gutxiago egin gaituzte gaur Klubaren berrogeita hamargarren urteurrena ospatzeko.

Guztiei, zorionak eta eskerrak.

Ezin dut amaitu tabernari aipamen berezia egin gabe. **"BAR del NAUTICO"** tik.

Elementu bateratzailea egunez eta egunez zerbitzuez gozatzen igarotako guztientzat eta (ez haserretu, Manolo eta Oscar) sukaldaritza zoragarriaz eta tratamendu ezagun eta bikaina (edozein ordutan izan zen) ondo ezagutzen duzun norbaitek, guk banatu. Mila esker, **PALMI**, disfrutatu gaituzuen guztiagatik.

Ignacio M.^a Iraizoz Oteiza (Sito)
Komodoro ohia, 2.020ko martxoa

5.5.- XX. MENDETIK XXI. MENDERA: KLUBA SENDOTZEA

Bosgarren kapitulu honen aurreko ataletan Klubaren sorrera garatu dugu, lehen hamarkadan (1969-1979) Klubaren azpiegiturak legeztatzen eta sortzen saiatuz, Pedro Aginagalde eta Mercedes IridoI lehendakari zirela. 80ko hamarkadan lortu zen Klubaren oinarritzko azpiegiturak eraikitzea, 90eko hamarkadan garatuz joan zirenak, XX. mendearen zati bat osatuz, non Kluba sortu eta hazten joan zen. Ahal izan zuen neurrian, bere beharren, aukeren eta dena den, XXI. mendean iritsiko dira urak portu hoberenera: interes publikoko klub nautiko berezi, partikular eta herrikoia, Hondarribian ainguratua.

80ko hamarkadaren amaieratik, kirol-portu baten beharra ikusten da, eta Hondarribiko ontziraleku, ainguraleku, kai eta arrantza-portuen historiari gehitu behar zaio. Gai hori garrantzi handiko gaia da, eta liburu honen laugarren kapituluan landu da.

rialmente, no cabían), para disputar una mini regata. El único mal sabor que me queda es que estos 2 últimos "sujetos", nos ganaron la final del Campeonato de mus a Juanito Obeso (q.e.p.d.) y a quien esto escribe.

Por último, que menos que acordarme de todos aquellos socios que con su ILUSION (como bien decía el día pasado Javier Andiano en la mesa redonda del Club) y esfuerzo, han hecho posible que hoy podamos celebrar el quincuagésimo aniversario del Club.

A todos, mi felicitación y mi agradecimiento.

No puedo terminar sin hacer una mención especial del bar. Del **"BAR del NÁUTICO"**.

Elemento aglutinador de todos los que hemos pasado días y días disfrutando de sus servicios y (no os enfadéis, Manolo y Oscar) de la cocina estupenda y del trato familiar y exquisito (fuese la hora que fuese) que alguien a quien bien conoceis, nos dispensó.

Muchísimas gracias, **PALMI**, por todo lo que nos hiciste disfrutar.

Ignacio M.^a Iraizoz Oteiza (Sito)
Excomodoro, marzo de 2.020

5.5.- DEL SIGLO XX AL XXI: CONSOLIDACIÓN DEL CLUB

En apartados anteriores de este capítulo quinto hemos desarrollado el nacimiento del Club, con una primera década (1969-1979) dedicada a legalizar e intentar crear las infraestructuras del Club, bajo las presidencias de Pedro Aginagalde y Mercedes Iridoy. Será en la década de los 80 cuando se consiguió construir las infraestructuras básicas del Club, que se van desarrollando en la década de los 90, completando una parte del siglo XX, en el que el Club nació y fue creciendo lo que pudo, en la medida de sus necesidades, posibilidades y realidades. Ahora bien, será en el siglo XXI, cuando las aguas llegarán a mejor puerto: un club náutico singular, particular y popular de interés público, anclado en el pueblo de Hondarribia.

Desde finales de la época de los 80, se ve la necesidad de un puerto deportivo, a añadir a la historia de los embarcaderos, fondeaderos, muelles y puertos pesqueros de Hondarribia, tema de gran calado tratado en el capítulo cuarto de este libro.

Los avatares históricos, en relación al puerto deportivo, fueron largos e intensos, arraigados y enraizados

Gertaera historikoak, kirol-portuari dagokionez, luzeak eta biziak izan ziren, Hondarribiaren historian errotuak eta errotuak, itsasoarekin, bare edo nahasian bizi den herria.

Kirol-portua egiten parte hartu zuten agenteak hainbat izan ziren, politikoak, ekonomikoak eta sozialak: Eusko Jaurlaritzak, Udala, Kofradia, alderdi politikoak, koordinatzaileak eta Hondarribiko Klub Nautikoa.

Klubaren akta-liburuetan zuzendaritza-batzordeek kirol-portuaren gaian lehen aipatutako agenteekin izandako jarduketak jasotzen dira. Horietan guztietan badago hari gidari bat, gobernuekin, Kofradiarekin eta Udalarekin izandako aurreko harremanetan bezala, haizearen eta marearen aurka defendatua: Kluba da Hondarribian belarekin zerikusia duten gaien subjektua, eta bere bazkideei eman diezaikeen zerbitzua du helburu.



Tras la construcción de la sede del club en 1982 va apareciendo una constelación de embarcaciones en la ensenada de la playa.

Lehenengo datuetako bat da Eusko Jaurlaritzaren jakinarazpena Hondarribiko Portu Batzarraren bilera batarako (1991-X-8). Ondoren, José María Errandonea presidentea eta Ignacio Iraizoz batzordekidea alkatearekin eta beste gizarte-erakunde batzuekin bildu ziren, 1992. urtearen amaieran. Klubeko ordezkariak argi utzi zuten kirol-portu bat eraikitzeak erabakia ez dela klubarena, Eusko Jaurlaritzarena baizik.

Hurrengo urteetan, Klubak kirol-portu luze eta zabalaren gaia jorratu zuen, bai kudeaketa-organoetan, bai beste erakunde batzuekin egindako bileretan, batez ere Eusko Jaurlaritzako Portu Zuzendaritzarekin. Azken horrekin negoziatzen du etengabe, klubaren instalazioetan hobekuntzak lortzeko. Klubak kirol-portu bat behar du, arrantza-ontziari ezer kendu gabe, eta horren kudeaketa bere gain hartzeko prest dago.

en la historia de Hondarribia, pueblo que convive con la mar, en calma o revuelta.

Los agentes que tomaron parte en la realización del puerto deportivo fueron varios, políticos, económicos y sociales: Gobierno Vasco, Ayuntamiento, Cofradía, partidos políticos, coordinadoras... y el Club Náutico de Hondarribia.

En los libros de actas del Club constan las actuaciones de las juntas directivas en el tema del puerto deportivo con los agentes antes citados. Hay un hilo conductor en todas ellas, como en anteriores relaciones con gobiernos, Cofradía y Ayuntamiento, defendido contra viento y marea: el Club es el sujeto de los asuntos relacionados con la vela en Hondarribia y su objetivo es el servicio que pueda prestar a sus socios.

Uno de los primeros datos, y la notificación del Gobierno Vasco para una reunión de la comisión del Portu Batzarra de Hondarribia (8-X-1991), posteriormente, el presidente José María Errandonea y el vocal Ignacio Iraizoz se reunieron, a finales de 1992, con el alcalde y con otros entes sociales. Los representantes del Club dejaron claro que la decisión de construir un puerto deportivo no es del Club sino del Gobierno Vasco.

Los años siguientes, el Club trató el tema del puerto deportivo largo y tendido, tanto en los órganos de gestión, como en reuniones con otros organismos, sobre todo con la Dirección de Puertos del Gobierno Vasco, con la cual negocia sin cesar para conseguir mejoras en las instalaciones del Club. El Club se va decantando por la necesidad de un puerto deportivo, sin restar nada al pesquero, e incluso está dispuesto a asumir la gestión del mismo.

La Dirección de Puertos recibirá (12-V-1995) a una comisión del Club, formada por el presidente, tesorero, comodoro y secretario, más el socio Ignacio Iraizoz. En la Asamblea del Club (3-VI-1995), en el tema del deporte náutico, se habla de diversos puertos de Gipuzkoa y Bizkaia, pero el de Hondarribia se encuentra estancado. La asamblea afirma que existen todo tipo de argumentos para apostar por un puerto deportivo en Hondarribia.

El Capitán de Puertos Fernando Garro en visita a la Junta Directiva del Club (21-III-1996) indica que en el asunto de fondeos se trata de despejar un poco el sitio que ocupa el Club, para lo cual se hará un nuevo ordenamiento con un plan viable de fondeadero y solicitud de un fondeadero colectivo.

Portu Zuzendaritzak Klubeko batzorde bat hartuko du (1995-V-12), presidenteak, diruzainak, komodoroak eta idazkariak eta Ignacio Iraizoz bazkideak osatua. Klubaren Batzarrean (1995-VI-3), kirol nautikoari dagokionez, Gipuzkoa eta Bizkaiko hainbat portu aipatzen dira, baina Hondarribikoa geldirik dago. Asanbladaren arabera, era guztietako argudioak dauka Hondarribian kirol portu baten alde egiteko.

Fernando Garro Portuetako kapitainak, Klubeko Zuzendaritza Batzordera (1996-III-21) egindako bisitan, adierazi du ainguratzeen gaian Klubak betetzen duen lekua pixka bat argitu nahi dela, eta, horretarako, beste antolamendu bat egingo dela ainguraleku bideragarri batekin eta ainguraleku kolektibo bat eskatzearekin.

Gaiari buruzko bilera eta batzorde berriak. Nabarmenezkoa da Zuzendaritza Batzordearen bilera (1997-VI-13). Bilera horretan, kirol-portuaren obrak urrian hasiko direnez, klubeko 120 bat ontziri eragiten dien arazoa konpondu behar da. Bileran (1997-IX-12), Zuzendaritza Batzordeak, maketa ezagutu ondoren, portu berriko bazkideen plazei buruzko informazioa eskatu zion Eusko Jaurlaritzari.

Gauzak horrela, Klubaren Ezohiko Batzarra egin zen (1998-V-30), Ramón Yarza presidentea buru zela, Javier Andiano presidenteordearekin, Iñaki Nuño idazkariarekin eta Ignacio Iraizoz eta Rafael Galindo jaunekin batera, kirol-portuaren gaia kudeatzeko sortutako batzordeko hizlari eta ordezkari gisa.

Borja Jauregi Hondarribiko alkateak, ekitaldira gonbidatuta, orain arte egindako bidea azaldu zuen, eta Klubak kirol-portuaren kudeaketa lortzeko duen asmoaren alde agertu zen.

Jarraian, Iraizoz eta Galindo jaunek klubaren aldetik kudeaketaren erronkari aurre egiteko ideia azaldu zuten, honako urrats hauekin: 1. Esleipena eskuratu ahal izateko kreditu bat eskatzea. 2. Hondarribiko Itsas Sozietate Anonimoa sortzea kapital horrekin. 3. Sozietatearen administrazio-kontseilu baten proposamena, honako hauek osatua: Yarza eta Andiano jaunak, Klubeko Batzarren ordezkari gisa; Urkola eta Errandonea jaunak, aurreko presidente gisa; eta Iraizoz eta Galindo jaunak, kirol-portua sortzeko batzordearen izenean. 4. Batzarrak Zuzendaritza Batzordeari beharrezko kudeaketa ekonomikoak egiteko baimena ematea.

Proiektuaren zenbait xehetasun azaldu ondoren, batzarrean baiezko botoa eman zitzaion aipatutako

Nuevas reuniones y comisiones sobre el tema, destacando la reunión de la Junta Directiva (13-VI-1997) en la que, ante el inicio de las obras del puerto deportivo, previsto para el mes de octubre, se debe solucionar el problema que afecta a unas 120 embarcaciones del Club. En reunión (12-IX-1997), la Junta Directiva, tras ser conocedora de la maqueta, solicita del Gobierno Vasco, información de las plazas de los socios en el nuevo puerto.

Estando así las cosas, se celebró una Asamblea Extraordinaria del Club (30-V-1998), presidida por el presidente Ramón Yarza, acompañado del vicepresidente Javier Andiano, el secretario Iñaki Nuño y los señores Ignacio Iraizoz y Rafael Galindo como ponentes y representantes de la comisión creada para gestionar el tema del puerto deportivo.

El alcalde de Hondarribia, Borja Jauregi, invitado al acto, expuso el camino andado hasta la fecha, a la vez que apoya plenamente la intención del Club de conseguir la gestión del puerto deportivo.

A continuación, los señores Iraizoz y Galindo expusieron la idea de afrontar el reto de la gestión por parte del Club, con los siguientes pasos: 1. Solicitar un crédito para poder acceder a la adjudicación. 2. Crear la Sociedad Anónima MARINA DE HONDARRIBIA con dicho capital. 3. Propuesta de un consejo de administración de la Sociedad, formado por los señores Yarza y Andiano, en representación de la Junta del Club, los señores Urkola y Errandonea como anteriores presidentes y los señores Iraizoz y Galindo por parte de la comisión para la creación del puerto deportivo. 4. Autorización de la Asamblea a la Junta Directiva para realizar las gestiones económicas necesarias.

Tras exponer algunos pormenores del proyecto, se votó afirmativamente en la Asamblea los puntos citados, así como la autorización a la Junta Directiva del Club y al Consejo de Administración de la sociedad para dar los pasos que sean precisos.

La MARINA DE HONDARRIBIA, S.A., según su libro de actas, reunida (26-VI-1998) aprobó los estatutos de la sociedad, con domicilio en el paseo Ramón Iribarren y, así mismo, nombró los cargos del Consejo: Presidente, Ignacio Iraizoz / Secretario, Rafael Galindo / Vicesecretario, Ramón Yarza / Vocales: José María Errandonea, Javier Andiano y Javier Urkola. También se nombró asesor externo a Oriol Ruiz Cabestany.

puntuei, bai eta Klubeko Zuzendaritza Batzordeari eta sozietatearen Administrazio Kontseiluari beharrezko pausoak emateko baimena emateari ere.

La Marina de Hondarribia S.A, bere akta-liburuaren arabera, 1998-VI-26an bildu zen, eta sozietatearen estatutuak onartu zituen, baita Kontseiluaren karguak ere izendatu ere: Presidente, Ignacio Iraizoz / Idazkaria, Rafael Galindo / idazkariordea, Ramon YARZA / Bokalak: José María Errandonea, Javier Andiano eta Javier Urkola. Oriol Ruiz Cabestany ere kanpoko aholkulari izendatu zuten.

Ia urtebete igaro ondoren, Klubaren Ohiko Batzar Orokorra egin zen (1999-V-8), eta bertan aurreko urteko kontuak onartu ziren, Hondarribiko Marina S.Aren gastuekin. Hala ere, Administrazioarekin egindako kudeaketan, 38 elkarriketen eta lan-bileren ondoren, proiektua Klubak Hondarribiko Marina sozietatearen bidez egin ahal izatea lortzeko zailtasuna agerian geratu zen.

Batzarrak azken hiru puntuak onartu ditu: 1. Udalari eskatzea proiektuaren berri eman diezaiola Eusko Jaurlaritzari. 2. Gastuak handitzeko baimena ematea, kudeaketak amaitu arte. 3. Hondarribia, S.A.ko Itsas Batzarrarekin eta Kontseiluarekin jarraitzea, beharrezko kudeaketa eta presioekin, kirol-portua kudeatzea lortu arte.

Klubaren Ezohiko Batzar berri batean (1999-XI-20) Klubeko presidentea Hondarribiko Itsas Kontseiluko lehendakaria izatea proposatu zen, baina ez zen egokitzen jo. Ondoren, batzarraren egunean bertan, Eusko Jaurlaritzako Garraio eta Herri Lan Saileko Zerbitzu zuzendariaren ebazpen baten berri eman zen. Ebazpen horretan, behin betiko erabaki zen Hondarribiko Portua kudeatzeko lehiaketa esleitu gabe uztea, eta sozietate publikoaren bidez egiaztatuko da.

Hondarribiko Itsas Armadako kontseilariak, beren akta-liburuan (2000-III-5) jasotzen denez, dimisioa aurkeztu zuten Klub Nautikoko presidentek eskatuta.

Klubaren Ohiko Batzar Nagusiak (2001-V-6), Hondarribiko Itsas Armadaren gastuak bere gain hartu ondoren, hura desgiteko gestioak hastea onartu zuen.

Geroago (2001-VI-30), Sozietatearen Ohiko Batzar Orokorrak Santiago Vargas Estonba eta Mariano Martin del Valle izendatu zituen batzordeburu eta idazkari.

Transcurrido casi un año, se celebró (8-V-1999) la Asamblea General Ordinaria del Club, en la cual se aprobaron las cuentas del año anterior, con los gastos de la MARINA DE HONDARRIBIA S.A. Ahora bien, tras las gestiones realizadas con la Administración, 38 entrevistas y reuniones de trabajo, se pone de manifiesto la dificultad para conseguir que el proyecto pueda ser realizado por el Club, a través de su sociedad MARINA DE HONDARRIBIA.

La asamblea aprueba tres puntos finales: 1. Solicitar al Ayuntamiento se haga eco del proyecto ante el Gobierno Vasco. 2. Autorizar un incremento de los gastos hasta el fin de las gestiones. 3. Continuar la Junta y el Consejo de MARINA DE HONDARRIBIA, S.A. con las gestiones y presiones oportunas hasta conseguir el objetivo: gestionar el Club el puerto deportivo.

En una nueva Asamblea Extraordinaria del Club (20-XI-1999) se propuso que el presidente del Club fuera el presidente del Consejo de MARINA DE HONDARRIBIA, S.A., pero no se estimó conveniente. A continuación, se dio cuenta de la llegada, el mismo día de la asamblea, de una resolución del director de Servicios del Departamento de Transportes y Obras Públicas del Gobierno Vasco en el que definitivamente acuerda: declarar desierto el concurso para la gestión del Puerto de Hondarribia, que se verificará a través de sociedad pública.

Los consejeros de la MARINA DE HONDARRIBIA, según consta en su libro de actas (5-III-2000), presentaron su dimisión a petición de la presidencia del Club Náutico.

La Asamblea General Ordinaria del Club (6-V-2001), tras hacerse cargo de los gastos de la MARINA DE HONDARRIBIA, aprobó iniciar las gestiones para la disolución de la misma.

En fecha posterior (30-VI-2001), La Junta General Ordinaria de la Sociedad designó como presidente y secretario de la Junta a Santiago Vargas Estonba y Mariano Martin del Valle.

En este tiempo, las obras del puerto deportivo se han ido realizando y están en camino de ser finalizadas. El presidente del Club Náutico en Asamblea General Extraordinaria (21-IV-2001) dio lectura al documento propuesto por Euskadiko Kirol Portua. En el mismo se recogen las bases de un acuerdo entre C.N.H. y E.K.P. para el traslado del Club y de las embarcaciones de sus socios al Puerto Deportivo. La



Denbora horretan, kirol-portuko lanak egiten joan dira eta amaitzeko bidean daude. Klub Nautikoko presidenteak Euskadiko Kirol Portuak proposatutako dokumentua irakurri zuen Ezohiko Batzar Nagusian (2001-IV-21). Bertan, N.H. eta E.K.P. erakundeen arteko akordio baten oinarriak jasotzen dira, Kluba eta bazkideen ontziak Kirol Portura eramateko. Proposamena astebete geroago onartu zen (2001-IV-28) Ohiko Batzar Nagusian, emaitza honekin: bai, 230/Ez, 17/Zuria, 3/baliogabea, 1.

KIROL-PORTUAREN DATU TEKNIKOAK

Rafael Aguirre Francok, La navegación deportiva en Euskadi, 2009koan, honela definitzen ditu instalazioak: "El puerto. 2002an inauguratu zen eta hondartzaren hegoaldean dago. Bolumen handiko indusketa bat egin behar izan zen lurrian 190 x 320 metroko nasa sortzeko. Ontziak sartzeko, arrakala bat egin zen bideratze-dikean. Obran bi bide zabal daude, portuko perimetrea inguratzen dutenak eta 2.000 ibilgailu-aparkaleku ematen dituztenak.

652 ontzirentzako edukiera du, eta horietatik 27 12 metro baino gehiagoko luzera dute. Azalera osoa 150.144 m² -koa da, honela banatuta: ur-azalera 60.266 m²; portu-azpiegitura lurterra 21.089 m²; oinezkoentzako guneak 25,981 m²; eta bizikletentzako erreia edo bidegorria, 3.003 m²; 2002ko ekainean jarri zen martxan eta kostua 12 milloi euro gainditu zuen.

propuesta fue aprobada una semana después (28-IV-2001) en Asamblea General Ordinaria, con este resultado: Sí, 230 / No, 17 / Blanco, 3 / Nulo, 1.



Y el puerto de EKP fue una realidad perfectamente incrustado en una área deportiva.

DATOS TÉCNICOS DEL PUERTO DEPORTIVO

Rafael Aguirre Franco, en La navegación deportiva en Euskadi, de 2009, define así las instalaciones: "El puerto. Inaugurado en 2002, se ubica al Sur de la playa. Hubo que practicar una excavación de gran volumen en tierra para crear la dársena, que tiene una dimensión de 190 x 320 metros. Para el acceso de embarcaciones se practicó una brecha en el dique de encauzamiento. En la obra se incluyen dos am-

Gehienez 18 m-ko luzera eta gehienez 3 m-ko sakonera, honako datu hauen arabera: Aireportuaren ondoan, beteranoen kai zaharrean, EKPk kirol-portu gisa atundu du oraindik itsasertzeko ontziola bat dagoen gunea. Molla portua da, eta 246 amarraleku ditu 9 metroa arteko luzera duten ontzientzat, 2,5 metroko sakonerarekin gehienez.

Gaur egun, hamar urte geroago, 676 amarraleku ditu, 18 metroko luzera eta 3 metroko sakonera dutenak, EKPre datuen arabera.

Santiago Vargas presidenteak Ohiko Batzar Nagusian (2001-VII-20) esandakoak argigarriak dira klubari XXI. mendean zer izango den jakiteko: "Klubaren historian etapa garrantzitsu bat itxi dugu, eta beste bat hasi dugu, ez hain garrantzitsua eta, agian, ilusionagarriagoa. Gu guztion esku egongo da Klubaren etorkizuna, eta gure gaurko azalpenarekin gure ilusioaren eta baikortasunaren partaide izatea lortuko bagenu, Klub hau gure ustez Hondarribia Klub Nautikoak itsasoarekin eta berau osatzen dugun bazkideekin zerikusia duten jardueretan izan dezakeena eta izan behar duena bihurtzeko. LEADER alderdi guztietan".



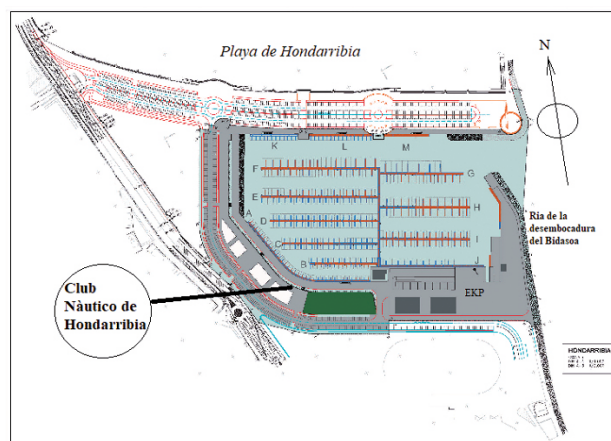
Plano del puerto deportivo de Molla, en el canal de Santa Engracia, al Norte del aeropuerto.

Hitzok Mariano Martín presidenteordeak osatu zituen: "Zer eskatzen genion klubari orain arte? Funtsen, botero zerbitzua, buia eta itsasontzien zaintza, gure itsasontziak ateratzeko garabia eta zabalgunea, gas-oil zerbitzua... Bada, hau guztia desagertu egiten da eta Klubaren benetako Klub Nautiko bihurtzen da. Orain, eratu zuten helburuei benetan ekin diezaieke-

plios viales que rodean el perímetro portuario y dotan a la zona de 2000 plazas de aparcamiento de vehículos. Tiene capacidad para 652 embarcaciones de las que 27 son de más de 12 metros de eslora. Su superficie total es de 150.144 m², distribuida en la siguiente forma: superficie de agua 60.266 m²; infraestructura portuaria terrestre 21.089 m²; zonas peatonales 25.981 m²; y carril bicicletas, o bidegorri, 3.003 m²; Entró en funcionamiento en junio de 2002 y su costo superó los 12 millones de euros".

Actualmente, tiene 676 amarres, con posibilidades de eslora máxima de 18 m, y un calado máximo de 3 m, según datos de EKP.

Junto al aeropuerto, en el antiguo **MUELLE DE VETERANOS**, EKP ha habilitado como puerto deportivo la zona, en la que aún queda un astillero de rivera. Se trata del puerto de Molla al que se ha dotado de pantalanes con 246 amarres para embarcaciones de hasta 9 metros de eslora, con un calado máximo de 2,5 metros.



Dársena del Puerto Deportivo de Hondarribia junto a la playa, con 676 amarres. Existe otra dársena deportiva en Molla, en la Dársena de Veteranos del Puntal, con 246 amarres, junto al extremo de la pista del aeropuerto del que se separa por el canal de la ría de Santa Engracia.

Las palabras del presidente Santiago Vargas en la Asamblea General Ordinaria (20-VII-2001) son clarificadoras de lo que será el Club en el siglo XXI: "En la historia del Club hemos cerrado una importante etapa, y comenzamos otra no menos importante y quizás mucho más ilusionante. De todos nosotros dependerá el futuro del Club, y ojalá con nuestra exposición de hoy consigamos hacernos partícipes de nuestra ilusión y optimismo, de cara a convertir este Club en lo que entendemos puede y

te, itsasoarekin gozatzen duten hainbat lagunentzako bilgune eta aisialdirako leku bat, itsasoarekin zerikusia duten mota guztietako ekitaldiak antolatzea, bela, arrantza, motorra... ezagutzera ematea eta jende guztiaren aurrean sentiaraztea, Hondarribiko Klub Nautikoaren izena bere antzinatasunagatik eta bazkideen kopuruagatik”.

Batzarra amaitu baino lehen, Juan txo Leon diruzainaren hitzaldia argigarria da: "Zein da gure egungo egoera hemendik aurrera ikusiko den Klub berriarentzat abiapuntu gisa? Guztion eta guztiontzat Klub Nautiko bat eraikitzeke gaitasun ekonomikoaz, bela eta motorra elkarren ondoan, denok harro senti gaitezten. Presidenteak esan bezala, etapa bat amaitu dugu. Etorkizunari ikuspegi miresgarri batetik egingo diogu aurre, eta, azken batean, eta egitekotan, Euskal Herrian ikur izan daitekeen eta izan behar duen Klub Nautiko bilakatuko dugu”.

Klubarentzat helburu garrantzitsua Euskadiko Kirol Portuak elkartearekin hitzartutako lokal soziala da, 200 m² -ko azalerarekin. Ohiko Batzar Nagusian (2005-V-21), lokal sozial berriaren planoaren zirriborroa aurkeztu zen, eta Ezohiko Batzar Nagusian (2005-XII-17), aurreko Batzarraren lana goraipatu zen, lokala lortzeko borroka luze batean, 360m² -ko azalera izango duena. Lokaleko lanak laster amaituko dira, eta lokala ia estreinatzeke eta bazkideek erabiltzeko entregatuko da, altzariak izan ezik, horiek klubak jarriko baititu.

Bi urte geroago, 2007. urtean, Klubak Euskadiko Kirol Portuak elkarteari alokatutako lokala dauka, bazkideek beren jarduera sozial, kultural eta gastronomikoetan erabil dezaten, ahaztu gabe Hondarribiko Klub Nautikoa bela eta arrantza modalitateetako kirol-kluba dela.

5.6.- BELA ESKOLA

Liburuaren hasierako orrialdeetan ikusi ditugu belazko nabigazioaren jatorriak, urrunekoak eta hurbilekoak, Hondarribian Club Nautikorekin aingurak bota arte. Hala ere, belaren munduan, begi-bistako premia, bela-eskolak sortu ziren, eta, haien zerbitzura, idatzizko laguntza tekniko eta literario ugari, liburu eta aldizkarietan.

XX. mendearen hasieran, Hondarribian klub nautiko bat sortzen saiatzen ari zirela, belaren gaia Euskal Ikasketen II. Kongresuan landu zen, Iruñean (1920), izenburu honekin: "Lo que debe ser una Escuela de

debe ser el CLUB NÁUTICO HONDARRIBIA en las actividades relacionadas con el mar y con los socios que lo componemos. Leader en todos los aspectos”.

Palabras completadas por el vicepresidente Mariano Martín: “¿Qué demandábamos del Club hasta ahora? Básicamente un servicio de botero, vigilancia de boyas y embarcaciones, grúa y explanada para sacar nuestros barcos, servicio de gas-oil ... Pues bien, todo esto desaparece y el Club queda convertido en un verdadero Club Náutico. Ahora es cuando puede dedicarse de verdad a los fines para los que fue constituido, un lugar de reunión y de ocio para una serie de amigos que disfrutaban con la mar, organización de eventos de todo tipo que tengan que ver con la mar, vela, pesca, motor... darnos a conocer y hacernos sentir ante el público en general poniendo el nombre del Club Náutico de Hondarribia en el lugar que por su solera, antigüedad y número de socios le corresponde”.

Antes de finalizar la asamblea, destaca la intervención del tesorero Juan txo León: “¿Cuál es nuestra situación actual como punto de partida para el nuevo Club que se vislumbra a partir de ahora? ... Una capacidad económica sobrada para montar un Club Náutico de todos y para todos, vela y motor juntos, del que nos podamos sentir orgullosos... Como decía el presidente, hemos terminado una etapa. Vamos a encarar el futuro desde una admirable perspectiva y, en definitiva, y si estamos por la labor, hacer de éste un Club Náutico que puede y debe ser señero en el País Vasco”.

Objetivo importante para Club es el local social prometido en el acuerdo con Euskadiko Kirol Portuak, con una superficie de 200 m². En la Asamblea General Ordinaria (21-V-2005) se presentó el borrador del plano del nuevo local social y en la Asamblea General Extraordinaria (17-XII-2005) se elogió el trabajo de la Junta anterior en una lucha larga por conseguir el local, que tendrá una superficie de 360m². Las obras del local terminarán pronto, y el local se entregará prácticamente para estrenar y ser usado por los socios, a excepción de los muebles, que los pondrá el Club.

Dos años más tarde, el año 2007, el Club ya cuenta con el local social, arrendado a Euskadiko Kirol Portuak, para ser utilizado por los socios en sus actividades sociales, culturales y gastronómicas, sin olvidar que el Club Náutico de Hondarribia, es un club deportivo en sus modalidades de vela y pesca.

Náutica", Ramón de la Mar, Bilboko Nautika Eskola-ko irakaslea.

Liburu honetan Hondarribiko Bela Eskolari buruzko datuak ematen ditugu, eta, beraz, gure artean eta, zailantzarik gabe, munduko edozein lekutan gaiarekin interesa duten guztien artean gaia ezagutzeko balio dezakete. Horretarako, funtsean, Klubaren akta-liburuetan oinarritzen gara, jakinik datuak emateko modu hori hotz samarra dela, baina, aldi berean, fidagarria.

Datuen aurkezpena irizpide kronologiko baten ondorio da, eta hortik data historikoa.

80ko hamarkadaren inguruan sortu zen txikienak itsasoratzen hasiko ziren bela-eskola bat sortzeko ideia. Arrantza-portutik 300 metro eskasera, itsasargiko errepedean ainguraleku txiki bat eta pantalan bat zituen kai bat eraikitzen hasi ziren, Bela Eskola martxan jartzeko, Klubaren funtsezko zutabe bihurtu zena.

Eskola txiki hau Euskadiko, Europako eta munduko txapelketetan maila gorenera iristea lortu duten kirolari arrakastatsuen sehaska izan da, itsaso eta ozeanoetako uretan nabigatuz.

Lehen urteetan, Klub Nautikoa, Arrantza Portuko errepedearen ondoan zegoen obra etxola bat zen, eta ez zuen inolako gordelekurik. Itsaso handiko egun batean, etxola errepedearen beste aldean agertu zen. Bela lehentasunezko helburua zen, eta Kluba, ahal



Los "OPTIMIST" han sido la clave para sembrar navegantes. El objetivo es incrustarlo en nuestro bagaje cultural, como este Optimist sobre el brocal del pozo de la Biblioteca, que aúna cultura y deporte náutico, durante la conmemoración del cincuentenario del club.

5.6.- LA ESCUELA DE VELA

Ya hemos visto en las páginas iniciales del libro los orígenes de la navegación a vela, remotos y próximos, hasta echar anclas en Hondarribia con el Club Náutico. Ahora bien, en el mundo de la vela fueron surgiendo, por necesidad obvia, las escuelas de vela y, a su servicio, toda una serie de apoyos escritos, técnicos y literarios, en libros y revistas.

A comienzos del siglo XX, mientras en Hondarribia se intentaba crear un club náutico, el tema de la vela fue tratado en el II Congreso de Estudios Vascos. celebrado en Iruña (1920), con este título: "Lo que debe ser una Escuela de Náutica" por Ramón de la Mar, profesor de la Escuela de Náutica de Bilbao.

En este libro aportamos datos de la Escuela de Vela de Hondarribia, por lo que puedan servir al conocimiento del tema entre nosotros y, sin duda, entre todos los interesados con el tema en cualquier parte del mundo. Para ello, fundamentalmente, nos basamos en los libros de actas del Club, sabiendo, que esta manera de aportar los datos es un poco fría, pero, a la vez, fiable.

La presentación de los datos obedece a un criterio cronológico, de ahí la fecha histórica.

En torno a los años 80 se gestó la idea de crear una escuela de vela donde los más pequeños empezaran a zarpar. A escasos 300 metros del puerto pesquero, en la carretera del faro se empezaron a construir un pequeño fondeadero y un muelle con un pantalan para poner en marcha la Escuela de Vela, que se convirtió en el pilar fundamental para el Club.

Esta pequeña escuela ha sido cuna de exitosos deportistas que han logrado llegar al más alto nivel en campeonatos de Euskadi, Europa y del mundo, navegando en las aguas de mares y océanos.

En los primeros años el Club Náutico era una caseta de obras, situada junto a la carretera del Puerto Pesquero, y sin ningún resguardo. Un día de mucha mar, la caseta apareció al otro lado de la carretera. La vela era un objetivo prioritario y el Club, en cuanto pudo, comenzó a impartir clases de vela en la Escuela de Vela, que consistía en otra caseta de obras. El edificio de la Escuela de Vela ha sido una unión de diferentes casetas de obra. Pero, vamos a los datos.

izan zuen bezain laster, bela eskolak ematen hasi zen Bela Eskolan, beste obra etxola batean zetzana. Bela Eskolaren eraikina hainbat etxolen arteko lotura izan da. Baina, goazen datuetara.

BELA ESKOLAREN DATUAK

(1979-VII-27) Klubaren instalazioek posible egiten dutenean bela-ikastaroak antolatzea. Izan ere, ontziraiekua martxan jarri eta irakaskuntza-ontziak erosi ondoren, "Itsas bataioak" eta Bela Eskola hasi ziren.

(1979-IX-1) Bela Federazio bat sortzeko ideari laguntzea.

(1980-04-25) Bela-batzordearen lan-programa onartzea.

(1980-XII-11) Euskadiko Bela Federazioari atxikitzea.

(28-IX-1981) Bela-monitore bat kontratatzen da.

(29-VIII-1981) Komodoroak kirol-jardueren arrakasta nabarmentzen du, hori baita klubaren helburu nagusia, batez ere bela-ikastaroen onarpen handia. "Gaur egun, Ipar-ekialdeko 2. kluba gara (Bizkaia, Gipuzkoa, Araba eta Nafarroa) federatu kopuruari dagokionez, eta aitzindariak izan gara Espainia osoan, elbarrientzako bela-irakaskuntzako ikastaro bat antolatzean".

(1982-VII-15) Espainiako Vaurien Txapelketako irabazlea. Zorionak lemazainari eta brankari.

(1982-X-7) Klubaren instalazioak unibertsitateko ikasleei bela-ikastaroak egiteko erabiltzen uztea.

(1982-XII-2) Monitor Ignacio Martínez de San Sebastián.

(1983-X-13) Bela monitorea: López Blanco. (1983-XII-1) Euskadiko Wind-Surf (Carlos Bustos) txapelketaren antolakuntzan parte hartu zuen.

(1984-V-30) Bokalen izendapena, komodoroaren zuzendaritzapean eta koordinaziopean: Vela Ligera, Pedro Limousin/Vela Cruces, Fernando de Bustos/Motor, Modesto Ruiz de Azua eta Ignacio Echarri.

(1984-VIII-6) Itsas Kirolen astea (irailaren 2tik 9ra) antolatzeko komodoro proposamena.

(1984-XII-3) Gabonetan bela-aste bat antolatzea. Azpimarratzekoak dira I. Christmas Race Laser,

DATOS DE LA ESCUELA DE VELA

(27-VII-1979) Organizar cursillos de vela en cuanto las instalaciones del Club lo hagan posible. Efectivamente, desde que se puso en marcha el embarcadero y tras adquirir embarcaciones de enseñanza, se iniciaron los "bautizos de mar" y la Escuela de Vela.

(1-IX-1979) Apoyo a la idea de crear una Federación Vasca de Vela.

(25-V-1980) Aprobación del programa de trabajo de la comisión de vela.

(11-XII-1980) Adhesión a la Federación Vasca de Vela.

(28-IX-1981) Se contrata un monitor de vela.

(29-VIII-1981) El comodoro destaca el éxito de las actividades deportivas, que es el principal objetivo del Club, sobre todo la gran aceptación de los cursillos de vela. "Actualmente somos el 2º Club de la zona Nordeste (Vizcaya, Guipúzcoa, Álava y Navarra) en cuanto al número de federados y hemos sido pioneros en toda España, al organizar un curso de enseñanza de vela para minusválidos".

(15-VII-1982) El Club ganador del Campeonato de España de Vaurien. Felicitación al timonel y proel.

(7-X-1982) Cesión del uso de las instalaciones del Club para cursillos de vela a universitarios.

(2-XII-1982) Monitor Ignacio Martínez de San Sebastián.

(13-X-1983) Monitor de vela: López Blanco. (1-XII-1983) Participación en la organización del campeonato de Euskadi de Wind-Surf (Carlos Bustos).

(30-V-1984) Nombramiento de vocales, bajo la dirección y coordinación del comodoro: Vela Ligera, Pedro Limousin / Vela Crucero, Fernando de Bustos / Motor, Modesto Ruiz de Azua e Ignacio Echarri.

(6-VIII-1984) Propuesta del comodoro para organizar una semana (2 al 9 de setiembre) de Deportes Marítimos.

(3-XII-1984) Organización de una semana de vela en Navidad, destacando la I Christmas Race Laser, diversas conferencias, curso de Jueces y Jurados de regatas, etc. Junto al comodoro y vocales, toman parte en la organización los deportistas más destacados del Club: Goñi, Mendiola, Lopetegi y Blanco.

hainbat hitzaldi, estropadetako epaile eta epaimahaien ikastaroa, etab. Komodoro eta bokalekin batera, Klubeko kirolari garrantzitsuenek parte hartzen dute antolaketan: Goñi, Mendiola, Lopetegi eta Blancok.

(1985-III-4) Bela-eskolak Ama Guadalupekoa Ikastolako ikasleei, astean egun batez, neguko eskola-denboraldian.

(1985-VI-1) Itsasoaren II. Astea antolatu zuen batzorde honek: El comodoro, Fernando de Bustos, Julio Martínez, Ignacio Guruzeta, Modesto Ruiz de Azua eta Ignacio Etxarri.

(1988-IX-26) Mercedes, bela-monitorearen laguntzailea.

(1989-IV-16) Europa mailako Espainiako Txapelketa uztailearen 6tik 11ra. Batzordeak, arrakastaren ondoren, arduradunak zoriondu zituen: Komodoro (Ignacio Iraizoz), Juan Lopez Blanco Bela Eskolako arduraduna eta bere laguntzaile zuzena (Sta. Mercedes Pequeño Pérez). Zorionak, batez ere, Bela Eskolako txikiei, gogo eta ardura handiz egin baitute posible gertaera handi hau.

(1987-X-23) Felipe Lopetegi bazkidearen eta klubeko beste zazpi bazkideren parte-hartzea TRANSAT des ALIZES estropadan (BAULE-CASABLANCA_GUADALUPE).

(1993-I-9) Hilario Martinez Oronoz Klubeko kontramaisu gisa kontratatzea.

(1993-VII-16) Guadalupeko Ama estropada, Hondarribiko jaiegunetan, eta Jacobeo 93 zeharbidearen irteera, Klubak gehienbat parte hartzen duena.

1993/07/31n, Jacobeo 93 Zeharbide Estropadari irteera eman zitzaion, Maiko Aldarondo Olasagasti Espainian izendatutako eta aitortutako lehen komodoroaren lanari eta ahaleginari esker.

(1994-III-25) BELA-ESKOLAREN OINARRIZKO PUNTUAK: Komodoro Maiko Aldarondo Olasagastik gainbegiratuta sustatu ziren

1. Bela eskola klubaren estatutuetan dago.
2. Bela-eskola edozein klub nautikoren oinarritzko planteamendua da.
3. Bela eskola sustapen eta irakaskuntza eskola bat da.
4. Lehentasunen arabera, Bela eskolak honako oinarri hauek ditu:

(4-III-1985) Clases de vela a los alumnos de la Ikastola Ama Guadalupekoa, durante un día a la semana, en temporada escolar de invierno.

(1-VI-1985) Organización de la II Semana del Mar por el siguiente comité: El comodoro, Fernando de Bustos, Julio Martínez, Ignacio Guruzeta, Modesto Ruiz de Azua e Ignacio Etxarri.

(23-X-1987) Participación del socio Felipe Lopetegi, con otros siete socios del Club, en la regata TRANSAT DES ALIZES (LA BAULE-CASABLANCA_GUADALUPE).

(26-IX-1988) Mercedes, ayudante del monitor de vela.

(16-IV-1989) Celebración del Campeonato de España de la clase EUROPA del 6 al 11 de julio. La Junta, tras el éxito del acontecimiento, felicitó a las personas responsables: comodoro (Ignacio Iraizoz), responsable de la Escuela de Vela (Juan López Blanco) y su ayudante directo (Sta. Mercedes Pequeño Pérez). La felicitación se extiende, especialmente, a los pequeños de la Escuela de Vela, que con gran entusiasmo y responsabilidad han hecho posible este gran acontecimiento.

(9-I-1993) Contratación de Hilario Martínez Oronoz como contramaestre del Club.

(16-VII-1993) Regata Guadalupeko Ama, en los días de fiesta de Hondarribia, y salida de la travesía Jacobeo 93, en la que el Club participa mayoritariamente.

El 31/07/1993 se da la salida a la Regata Travesía Jacobeo 93 gracias al trabajo y al empeño de la primera Comodoro nombrada y reconocida en España, Maiko Aldarondo Olasagasti.



Las ilusiones se soñaban en la escuela de vela.

- A. Irakaskuntza.
- B. Sustapena.
- C. Lehiaketa.

5. Itsasontziak uretan kandelak haizetan nabigatzen.
6. Eskolaren baliabide materialak nahikotzat jotzen dira.
7. Giza baliabideak:
- A. Funtzio jakin batzuk.
 - B. Helburuak finkatzea:
 - I. Sustapena.
 - II. Baliabideak erabiltzea.
 - III. Taldeak erakartzea.
 - IV. Maitagarriak eta programatuak.

(1994-VII-14) El Jacobeo 94, bertan behera, partehartzailerik ez zegoelako.

(1994-XI-4) Juan Mari Odriozola Bela Eskolako monitorea.

Batzar Nagusian (1995-VI-3) Javier Urkola presidentea: "Klubaren erakargarritasun nagusia bere jendea da eta bela-kirolaren dinamika orain arte izan duen motorrik onena izango da".

(1996-VI-19) Leon Stephan Poploski eta Luis Espinosa laguntzaileak begirale plaza eskatu zuen.

(1997-IV-26) Bela eskolarekin jarraitzea, nahiz eta dirua kosta.

(1997-XI-7) Tata García eta León Poploskiri aldi baterako lan-kontratuak.

(2004-V-8) Klubak antolatutako belauntzi jarduerak: VI Iñigo Jauregi/Regata Ama Guadalupekoa/Regata Hombre-Mujer-Barco. Optimist taldeak 27 neska-mutil ditu, eta, horrez gain, Raquero motako ontzietan bela-hastapeneko ikastaroak egiteko, klubetik urtero igarotzen diren 900 neska-mutil inguru. Bela Eskolaren jarduera osorako, instalazioak urriak dira, eta berriztatu eta modernizatu egin daitezke; horretarako, Hondarribiko Udalaren, Eusko Jaurlaritzako Portu Zuzendaritzaren eta Gipuzkoako Foru Aldundiaren babesa du.

(2005-V-21) Bela-gurutze jarduerak: 9 estropada Klubean, Klubeko 12 talderekin. Bela arinean, 2 estropada egin dituzte, eta Klubeko estropadak izan dira lehen postuetan. Vela eskolak Optimisteko 40 ikasle ditu, 420tik 14, Vauriengo 10 eta Laserreko 15. Guztira 1.004 ikasle igaro dira Klubeko instalazioetatik bela-ikastaroa egiteko: udako ikastaroak, udalekuak, Eskola Kirola eta hainbat talde. Aipamen

(25-III-1994) PUNTOS BÁSICOS DE LA ESCUELA DE VELA: Promovidos bajo la supervisión de la Comodoro Maiko Aldanondo Olasagasti

1. La escuela de Vela se encuentra en los Estatutos del Club.
2. La escuela de vela es un planteamiento básico de cualquier club náutico.
3. La escuela de Vela es una escuela de promoción y enseñanza.
4. Por orden de prioridades la escuela de Vela tiene como fundamentos:
 - A. La enseñanza.
 - B. La promoción.
 - C. La competición.
5. Barcos en el agua navegando velas al viento.
6. Los medios materiales de la Escuela se estiman suficientes.
7. Medios personales:
 - A. Funciones determinadas.
 - B. Fijar objetivos:
 - I. Promoción.
 - II. Utilización de recursos.
 - III. Captación de grupos.
 - IV. Ameno y programado.

(14-VII-1994) El Jacobeo 94, suspendido por falta de participantes.

(4-XI-1994) Juan Mari Odriozola monitor de la Escuela de vela.

En la asamblea General (3-VI-1995) el presidente Javier Urkola: "El gran atractivo del Club es su gente y que la dinámica del deporte de la vela será como lo es hasta ahora su mejor motor".

(19-VI-1996) Solicitud de plaza de monitor por parte de Leon Stephan Poploski y ayudante Luis Espinosa.

(26-IV-1997) Seguir con la Escuela de Vela, aunque cueste dinero.

(7-XI-1997) Contratos laborales temporales a Tata García y León Poploski.

(8-V-2004) Actividades de vela-crucero organizadas por el Club: Regata VI Iñigo Jauregi / Regata Ama Guadalupekoa / Regata Hombre-Mujer-Barco. El equipo de Optimist cuenta con 27 chavales, además de alrededor de los 900 que pasan anualmente por el Club para hacer cursillos de iniciación a la vela en las embarcaciones tipo Raquero. Para toda la actividad

berezia merezi du Europako Vaurien Txapelketak.

(2006-V-13) Bela Eskolako haurrak Euskal Bela Ligako txapeldunak dira eta txapelketa nazionaletan ere parte hartzen dute.

(2007-V-19) Bela-eskola oso ona bada ere, urtero mila neska-mutil inguru igarotzen dira bertatik eta estropada-taldea Euskadiko onenetakoa da, instalazio oso txarrak ditu.

(2008-V-10) Bela eskolarako proiektu bat dago, Eusko Jaurlaritzako Udalak, Aldundiak eta Kirolek erdibana finantzatua. Hitzez, 2009an egiteko aukeraz hitz egin da, baina ez dago idatziz jasota.

(2009-V-23) Bela Eskolaren proiektuaren egoera "stand by" ean dago. Jakinarazi da portuko plan berezia argitu dela, mugak zehaztu direla eta proiektua hainbat fase-tan egin daitekeela. Arazoa finantzaketa da.

(2011-V-7) Ikastaroen kopuruak gora egin du eta proiektu transferentzia CNHko eta Club Maritime d'Hendaye Txingudiko bela-eskolen lankidetzan oinarritzen da. Datorren urtean Southampton-Hondarribia estropada egingo da, eta bertan Sardina-jatea egingo du klubak.

(2011-V-7) Komodoroak Nafarroako udalekuei buruzko txosten bat aurkezten du, eta urtero 500 eta 600 haur bitartean etortzen dira Bela Eskolara. Adierazi du 25 urte daramatzatela lankidetzan CNHren eta Nafarroako udalekuen artean. Mugaz gaindiko jardueran Hendaia eta Hondarribiko Bela Eskolak batera nabigatzen dutela azaldu du.

Bela Eskolako instalazioak berritzeko proiektuaren egoerari buruz. Egungo egoera da erakunde edo eragile guztiak ados jarri behar direla: Eusko Jaurlaritzako portuak, Gipuzkoako Foru Aldundiko Kirolak, Eusko Jaurlaritzako Kirolak, Hondarribiko Udala eta Kluba.

Gehiago eta gutxiago dituzte, eta eragile bakoitzak helburu desberdinak ditu, eta proiektuak ez die guztiei berdin eragiten.

Bazkideei Eskola eraisten ari den instalazioak bisitatzeko gonbitea egiten zaie, eta gogorarazten da CNH kirol nautikoak sustatzeko lanean ari dela.

(2012-V-11) Jose Angel García komodoroak (Riky) Bela Eskolaren funtzionamendua azaltzen du. Haurren Bela Eskolarekin hasten da, hau da, optimist

de la Escuela de Vela, las instalaciones son escasas y se ve factible una renovación y modernización, para lo cual se cuenta con el apoyo del Ayuntamiento de Hondarribia, Dirección de Puertos del Gobierno Vasco y la Diputación de Gipuzkoa.

(21-V-2005) Actividades de vela-crucero: 9 regatas en el Club, con 12 equipos del Club participantes. En vela ligera, 2 regatas, en las que los regatistas del Club han ocupado los primeros lugares. La escuela de Vela cuenta con 40 alumnos de Optimist, 14 de 420, 10 de Vaurien y 15 de Laser. Un total de 1.004 cursillistas han pasado por las instalaciones del Club para realizar un cursillo de vela: Cursillos de verano, Colonias, Deporte Escolar y grupos diversos. Mención especial merece la organización del Campeonato de Europa de Vaurien.

(13-V-2006) los niños de la Escuela de Vela son los campeones de la Liga Vasca de vela y que participan también en campeonatos nacionales.

(19-V-2007) Se comenta que, aunque la Escuela de vela es muy buena, por la que pasan anualmente unos mil chavales y el equipo de regatas sea de los mejores de Euskadi, cuenta con muy malas instalaciones.

(10-V-2008) Existe un proyecto para la Escuela de Vela, financiado a partes iguales por el Ayuntamiento, Diputación y Deportes del Gobierno Vasco. De palabra se ha hablado de la posibilidad de llevarse a cabo en el 2009, pero no hay constancia por escrito.

(23-V-2009) La situación del proyecto de la Escuela de Vela está en "stand by". Se informa que se ha aclarado el plan Especial del puerto, definiendo los límites y que el proyecto se podría hacer en distintas fases. El problema es la financiación.

(7-V-2011) El número de cursillos ha aumentado y el proyecto transferentista se basa en la colaboración de las escuelas de vela del CNH y Club Maritime d'Hendaye Txingudi. El próximo año se celebrará la regata Southampton-Hondarribia, donde el Club colaborará con una sardinada.

(7-V-2011) El comodoro presenta un dossier sobre las Colonias de Navarra de donde todos los años vienen a la Escuela de Vela de entre 500 y 600 chavales. Comenta que ya son 25 años de colaboración entre el CNH y las Colonias de Navarra. Explica que en la actividad transfronteriza, las Escuelas de Vela de Hendaya y Hondarribia navegan conjuntamente.

nabigatzen duten gaztetxoekin, aurten 43 izan dira. Ikasturte osoan nabigatzen dute. Ondoren, Gazte Bela Eskola dago, non 14-15 urteko neska-mutilek nabigatzen duten.

Eta, gainera, Open 570 – J80 monotipoen flota dago, non 8 urterekin bela-eskolan nabigatzen hasi ziren bazkide helduak nabigatzen ari diren. Ontzi hauek Kirol Portuan daude.

García jaunak azaldu du neska-mutirik belarekin hasten direla Eskola Kirolean, eta 200 Klubeko instalazioetatik igarotzen direla urtean. Plaza horiek Gipuzkoako Aldundiak finkatzen ditu. Ondoren, optimist ikastaro 2 egiten dituzte eta Klubak optimist ikastaroa ematen die.

Kontatu du LHBk 8 urte baino gehiago daramatzala Euskadiko txapeldun izaten, eta Federazioak diruz laguntzen duela goi-mailako estropadetara joatea. Beste autonomia erkidego batzuekin alderatuta, Euskadi ez dago oso ondo kokatuta; izan ere, Euskadiko Federazioak ez du goi mailako entrenatzailerik eta klubak ezin dio gastu horri aurre egin.

Euskal Ligan eta Akitaniako ligan batera nabigatzen da, eta jarduerak hiru hizkuntza ofizialetan egiten dira. Jarduera honek Higer Taldea du izena eta gehienbat klubaren instalazioetan garatzen da.

2012an, Eusko Jaurlaritzako Kirol Zuzendaritzaren eta Hondarribiko Udalaren diru-laguntzei esker, Klubak Bela Eskolako instalazioak eraldatu zituen, eta, ondoren, Portu Zuzendaritzak zabalgunea eta uretara sartzeko arrapala handitu zituen. Bi emanaldi horiekin, Bela Eskolak zerbitzu hobea eskaintzen die bazkide guztiei, ikastaro-egileei eta bela arina egiten dutenei.

(2013-VI-14) Bela Eskolako lanak amaitu direla azaldu da: barrutia itxi da, arrapala handitu da, aldagelak hobetu dira, windsurflarientzako esparru bat sortu da.

Bela Eskolan, Optimist, Laser eta Vaurien artean, 60 neska-mutil ibili dira, Eskola Kirolean Hondarribiko eta Oiartzungo eskoletako 200 ikasle inguru. Udan, ia 1.000 pertsonak egin dute hastapen-ikastaro bat.

Gurutzadurako estropadetan, batez beste, 20 gurutzaontzik parte hartu dute estropada bakoitzean.

(2015-V-23) Felipe Lopetegi komodoroak Bela Eskolako jarduerak azaldu ditu.

Sobre el estado del proyecto de renovación de las instalaciones de la Escuela de Vela. La situación actual es que todas las instituciones o agentes, se tienen que poner de acuerdo: Puertos del Gobierno Vasco, Deportes de la Diputación Foral de Gipuzkoa, Deportes del Gobierno Vasco, el Ayuntamiento de Hondarribia y el Club.

Tienen sus más y sus menos, y cada agente tiene objetivos diferentes y tampoco les atañe a todos el proyecto por igual.

Se invita a los socios a que visiten las instalaciones de la Escuela que se están derrumbando y se recuerda que el CNH trabaja para fomentar los deportes náuticos.

(11-V-2012) El comodoro Jose Angel García (Riky) explica el funcionamiento de la Escuela de Vela. Comienza con la Escuela de Vela Infantil, que son los chavales que navegan en optimist, que este año han sido 43. Navegan durante todo el curso escolar. Después está la Escuela de Vela Juvenil, en la que navegan chavales con barco propio de 14-15 años.

Y además, está la flota de monotipos Open 570 – J80, en los que navegan socios adultos que comenzaron a navegar en la escuela de vela con 8 años. Estas embarcaciones están en el Puerto Deportivo.

El Sr. García explica que los chavales comienzan con la vela en el Deporte Escolar, que pasan por las instalaciones del Club 200 al año. Estas plazas las fija la Diputación de Gipuzkoa. Después, realizan 2 cursillos de optimist y se incorporan a la Escuela donde el Club les cede el optimist.

Cuenta que el CNH lleva más de 8 años siendo Campeón de Euskadi y que la Federación subvenciona la asistencia a regatas de alto nivel. En comparación con otras autonomías, Euskadi no está muy bien situada, ya que la Federación Vasca no cuenta con un entrenador de Alto Nivel y el Club no puede afrontar este gasto.

Se navega conjuntamente tanto en la Liga Vasca como en la Liga de Akitania, y en las actividades se utilizan las tres lenguas oficiales. Esta actividad se llama Higer Taldea y se desarrolla mayoritariamente en las instalaciones del Club.

En el 2012, gracias a las subvenciones de la Dirección de Deportes del Gobierno Vasco y el Ayuntamiento de Hondarribia, el Club realizó una transformación en las instalaciones de la Escuela de Vela, y a conti-

Esan duenez, 1.000 ikasle inguru igaro dira eskola-tik, eta ia 100 kirol-bazkidek egiten dute belaontzia urte osoan. Gainera, aurten bela-ikastaroak egin dira ezinduentzat, itsuentzat eta erretiratuentzat. Batzordearen helburua eskola gizartean integratzea dela adierazi du. Bazkideen eskura jarri dira Klubaren instalazioak eta ontziak.

Antolatutako estropadek oso parte-hartze ona izan dute, batez ere Euskal Kostaldea, arrakasta handia izan zuena.

Adierazi du Gurutzetarien Liga bat eta Vela Ligaren beste bat sortu direla, Bidasoa Liga izenekoa, eta Bidasoaren bi aldeetako estropadak egiten ari direla Higer badian, estropadetan nabigatzen ikasteko eta praktikatzeko. Helburua Badia Bela Zentro bihurtzea da. Kirol-bazkideen kopurua handitu nahi da, sozietatearen jarduera handitu, eta bazkideek klubak eskaintzen dituen zerbitzuak eskuratu ahal izatea.

(2016-V -21) Kluba oso ondo kokatuta dago kirol arloan; optimist klasean 14 bat lortu zen Espainiako Cpto. delakoan, J80ak maila gorenean ari dira lehia-tzen, Aitor Ocerinek Minitransat estropada egitea lortu du. Kirol maila hobetzea espero da, baina klubaren politika ez da emaitzak lortzean oinarritzen. Kluba oinarritzko kirola eta kirol taldeak sortzen ahalegintzen da, eta orokorrean jarduera oso positiboa sortzen ari dela uste du. Bela Ludoteka sortu da udarako 6-10 urteko haurrentzat, 10: 00-16: 00 ordutegian, bazkaria barne.

(2017-VI-17) Bela Eskolan 32 optimist nabigatzen ari dira, 420ko eta laserreko 20 kirolari baino gehiago eta beste klase batzuetako kirolariak, eta, guztira, ohiko 75 kirolari. Euskadiko Bela Federazioarekin harremanak hobetu dira, eta etorkizun onarekin. Batzarraren helburua gizartean bela sustatzea da, eta aurten 2.000 pertsonak baino gehiagok egin dute ikastaro bat eskolan. Gainerako klubetan 200 laguni belaontzia eskaintzen dietela kontuan hartuta, kluba harro egon daiteke egiten den lanaz.

(2018-IV-14) Batzarraren helburua Bela Eskola jende guztiarentzat irekia izatea da, eta instalazioetatik igarotzen diren kolektibo guztiak azaltzen ditu: Nafarroako koloniak, Mindara (ezinduak), Gizakia Proiektua, Udako Programa Klubeko erre-kortariak Goi Mailako estropadetara joaten dira, Euskal Ligatik Goi Mailako estropadetara.

Gurutzetan, gehien nabigatzen duen klasea J80

nuación la Dirección de Puertos realizó la ampliación de la explanada y la rampa de acceso al agua. Con estas dos actuaciones, la Escuela de Vela ofrece un mejor servicio a todos los socios, cursillistas, practicantes de vela ligera

(14-VI-2013) Se explica que ya se han terminado las obras de la Escuela de Vela: se ha hecho cerramiento del recinto, se ha ampliado la rampa, se han mejorado los vestuarios, se ha creado un recinto para los windsurfistas....

En la Escuela de Vela, entre Optimist, Laser y Vaurien, han navegado 60 chavales, en Deporte Escolar han pasado cerca 200 alumnos de las Escuelas de Hondarribia y Oiartzun. En verano, casi 1000 personas han realizado un cursillo de iniciación.

En las regatas de crucero, la media de participación ha sido de 20 cruceros por regata.

(23-V-2015) El comodoro Felipe Lopetegi explica las actividades de la Escuela de Vela.

Comenta que han pasado unos 1000 alumnos por la Escuela, y que casi 100 socios deportivos practican vela durante todo el año. Además, este año se han realizado cursillos de vela para discapacitados, ciegos y jubilados. Comenta que el objetivo de la Junta es la integración de la Escuela en la sociedad. Se han puesto a disposición de los socios las instalaciones y las embarcaciones del Club.

Las Regatas que se han organizado han tenido muy buena participación, sobre todo la Regata Costa Vasca que fue todo un éxito.

Comenta que se ha creado una Liga de Cruceros y otra de Vela Ligera, denominada Liga Bidasoa, y que regatistas de ambos lados del Bidasoa están disfrutando de pruebas en la Bahía de Higer para aprender y practicar la navegación en regatas. El objetivo es convertir la Bahía en un Centro de Vela. Se quiere aumentar el nº de socios deportivos, aumentar la actividad en la sociedad ... y que los socios puedan acceder a los servicios que ofrece el Club.

(21-V -2016) El Club está muy bien situado deportivamente; en la clase optimist se obtuvo un 14 en el Cpto. de España, los J80 están regateando al máximo nivel, Aitor Ocerin ha conseguido hacer la Regata Minitransat. Se espera poder mejorar el nivel deportivo, aunque la política del Club no se basa en la obtención de resultados. El Club se esfuerza en crear

da, oso maila altuarekin. Bidasoa Liga, Iñigo Jauregui Estropada, Solitario, Hombre-Mujer-Barco eta Ama Gudalupekoa Estropada antolatzen dira. 2017an J80ko Espainiako Kopa antolatu zen, eguraldi txarra izan arren, ezohiko txapelketa bat antolatu zelarik. Komodoroak esan du ikasketarien gaitasun-mugara iritsi dela, eta oraingo helburua irakaskuntzaren kalitatea hobetzea eta nabigazio-maila hobetzea dela.

Hondarribiko Udalak (2020-I-27) Hondarribia Klub Nautikoko bi bela-talde saritu ditu, iaz hainbat txapelketa irabazi eta palmares handia lortu baitzuten.

Kalixa Silanes kirol zinegotziak azaldu duenez, "Talde hauek oso garrantzitsuak dira belaren praktika bultzatzeko, izan ere, urte askotan ez da hain eskuragarria izan eta ez da hain ezaguna izan. Baina azken urteotan proba asko antolatu dira eta ikusgarriago bihurtu da. Hori oso pizgarri garrantzitsua da haurrentzat, batez ere".

Batetik, Iñigo Jauregui, Iker Almandozek, Borja Pontek, Iñigo Sanchezek eta Alvaro Ruiz de Larramendik osatutako GARATU gizonezkoen taldeak palmares handia lortu zuen 2019an zehar, horien artean Palman jokatu zen Espainiako Errege Kopako lehen postu orokorra.

Bestalde, Olatz Muñoz, Marta Lizarraga, Patricia Alza, Naiara Muñoz, Emilie Revet, Joana Frigerio eta Magda Czernik emakumezkoen taldeak J80n debutatu zuen iaz. Bere lehen urtean, talde honek emakumezkoen kategorian lehen postua eta Espainiako Kopako sailkapen orokorrean 5. postua lortu ditu, denboraldi bikaina eginez.

"Erreferentia zarete Hondarribiko neskentzat eta gazteentzat, bela bezalako kirol bat egin daitekeela ikustea, hemen hain eskuragarri daukaguna eta gainera gora ere irits daitekeena", azpimarratu du Silanesek.

Era berean, "Hondarribiaren izena kostalde osoan zehar daramazue eta zorionak eman nahi dizkizuegu, ez baita kirol erraza, neguan lan asko egin behar da, gero udan emaitzak ikus daitezela", esan du Silanesek.

Etorkizuneko bela-eskola eraikitze lehen urratsak

Udalak urrats berri bat eman du bela-eskola berria martxan jartzeko prozesuan, eta egungo instala-

deporte base, grupos de deporte, y opina que en general se está creando una actividad muy positiva. Se ha creado la Ludoteca de Vela para verano para los niños de 6-10 años, en horario de 10:00-16:00 con comida incluida.

(17-VI-2017) En la Escuela de Vela navegan 32 optimist, más de 20 deportistas de 420 y láser, y deportistas de otras clases, haciendo un total de 75 deportistas habituales. Se han mejorado las relaciones con la Federación Vasca de Vela, y con buen futuro. El objetivo de la Junta es el fomento de la vela en la sociedad, y que este año más de 2.000 personas han hecho un cursillo en la Escuela. Teniendo en cuenta que en el resto de los Clubes ofrecen vela a 200 personas, el Club puede estar orgulloso del trabajo que se realiza.

(14-IV-2018) El objetivo de la Junta es que la Escuela de Vela sea abierta para todos los públicos, y explica todos los colectivos que pasan por las instalaciones: Colonias de Navarra, Mindara (discapacitados), Proyecto Hombre, Programa Uda... Los regatistas del Club asisten además de a Regatas de la Liga Vasca a Regatas de Alto Nivel, donde mejoran sus conocimientos.

En Crucero, la clase que más navega es la de J80, con un nivel altísimo. Se organiza la Liga Bidasoa de crueros, la Regata Iñigo Jauregui, la Solitario, Hombre-Mujer-Barco y la Regata Ama Gudalupekoa. En el 2017 se organizó la Copa de España de J80, que a pesar del mal tiempo, se organizó un Campeonato extraordinario. El comodoro comenta que se ha llegado al tope de capacidad de cursillistas, y que el objetivo de ahora es mejorar la calidad de la enseñanza y mejorar el nivel de navegación.

El Ayuntamiento de Hondarribia ha reconocido (27-I-2020) a dos equipos de vela del Club Náutico Hondarribia, que durante el año pasado ganaron varios campeonatos y consiguieron un gran palmarés.

El concejal de deportes, Kalixa Silanes, ha señalado "la importancia de estos equipos para impulsar la práctica de la vela, ya que es un deporte que ha estado durante años menos accesible y ha sido menos conocido. Pero en los últimos años se han organizado muchas pruebas y se ha hecho más visible. Esto es un aliciente muy importante para los niños y niñas, sobre todo".

Por un lado, el equipo masculino GARATU integrado por Iñigo Jauregui, Iker Almandoz, Borja Ponte, Iñigo Sánchez y Álvaro Ruiz de Larramendi, consi-

zioei irtenbidea emango die, Hondarribiko Klub Nautikoa eta bertako erabiltzaile asko asebetetzen ez dituzten instalazioei, alegia. LKS Ingenieria enpresa Bela Eskolaren proiektua idazten ari da, 51.000 euroko aurrekontuarekin (gehi BEZa) eta bi hilabeteko epearekin. Aitor Kerejeta alkateak azaldu duenez, "Oso proiektu garrantzitsua da hiriarentzat. Bela oso errotuta dago Hondarribian, kirolari gazte askorekin, eta azken urteotan agian ez dute beren kirola baldintza onenetan egin. Horregatik, Hondarribiko Klub Nautikoaren beharrak zehaztuko dituen proiektuaren idazketa lehiaketara ateratzea erabaki dugu. (DV: 2010)

Hondarribia Klub Nautikoarentzat albistea positiboa da. Diego Etxebeste presidentek adierazi duenez, "Lehen urratsa besterik ez da, baina pauso bat da. Bai, pozik gaude Udalarekin lan egin dugulako eta gure ekarpenak kontuan hartu dituztelako".

BELAREKIKO EKARPENA (LUIS ESPINOSA "COKE")



Felipe Lopetegui y Coke Espinosa, dos de los puntales de la escuela de vela de los últimos años.

Urte hauetan guztietan Hondarribiko Klub Nautikoko Bela Eskolako buru izan ditudan pasadizokei buruz lerro batzuk idaztea esan didatenean, atzera begiratzuz pentsatzen hasten naiz, eta horietako asko etortzen zaizkit burura. Zaila da batzuk nabarmentzea eta gainerakoak tintontzian uztea.

Gogoan dut oraindik Mikel Goikoetxeak Hondarribiko Klub Nautikoko Bela Eskola eramateko egin zidan deia, eta ni bertan hasi nintzen bela mundu honetan.

Garai hartan, 4 urte neramatzan Gasteizko Klub Nautikoan lanean, eta etxera itzuli eta dena eman didan klubean lan egiteko aukera ikusi nuenean, ez nuen segundo bakar batean ere pentsatu, Gasteizen bikain aritu arren.

guieron un gran palmarés a lo largo de 2019, entre ellos el primer puesto general de la Copa del Rey de España, celebrada en Palma de Mallorca.

Por su parte, el equipo femenino DECOEXSA integrado por Olatz Muñoz, Marta Lizárraga, Patricia Alza, Naiara Muñoz, Emilie Revet, Joana Frigerio y Magda Czernik debutó el año pasado en J80. En su primer año, este equipo ha conseguido el primer puesto en la categoría femenina y 5º posición en la General de la Copa de España, realizando una magnífica temporada.

“Sois un referente para las niñas y jóvenes de Hondarribia, que vean que se puede practicar un deporte como es la vela, que tenemos tan accesible aquí y que además se puede llegar arriba” ha recalcado Silanes. Asimismo, Silanes les ha animado a seguir “lleváis el nombre de Hondarribia por toda la costa y daros la enhorabuena porque no es un deporte fácil, hay que trabajar mucho en invierno, para que luego en verano se vean los resultados”.

Primeros pasos para la construcción de la futura escuela de vela

El Ayuntamiento ha dado un nuevo paso en el proceso de puesta en marcha de la nueva escuela de vela, que dará solución a las instalaciones actuales, que no satisfacen al Club Náutico de Hondarribia y a sus muchos usuarios. La empresa LKS Ingeniería está redactando del proyecto de Bela Eskola con un presupuesto de 51.000 euros (más IVA), y un plazo de dos meses. El alcalde Aitor Kerejeta explica que «se trata de un proyecto muy importante para la ciudad. La vela es un deporte muy arraigado en Hondarribia, con muchos deportistas jóvenes, y que en los últimos años quizá no han practicado su deporte en las mejores condiciones. Por eso, hemos decidido sacar a concurso la redacción del proyecto, que definirá las necesidades del Club Náutico de Hondarribia. (DV: 2010)

Para el Club Náutico Hondarribia la noticia es positiva. El presidente Diego Etxebeste señala que «es sólo el primer paso, pero es un paso. Sí estamos contentos porque hemos trabajado con el Ayuntamiento y han tenido en cuenta nuestras aportaciones».

APORTACIÓN A LA VELA (LUIS ESPINOSA "COKE")

Cuando me dicen de escribir unas líneas contando mis anécdotas de todos estos años al frente de la Es-

Atzera begiratu, eta Klubeko bizipen guztiak gogoratzen ditudanean, konturatzen naiz zein zorionekoa izan naizen hasiera-hasieratik bizi izan dudan guztiarekin, Bela Eskolara 1982an etorri naizenetik.

Hondarribiko haur bat nintzen, hondartzan nengoenean bakarrik ezagutzen nuena itsasoa, baina beti atentzioa ematen zidaten zeruertzean ikusten nituen kandela zuri horiek guztiek.

Azkazalei kosk egin diet beti, eta gurasoek esan zidaten jostailuzko belaontzi bat oparituko zidatela kosk egiten ez banien.

Bi hilabete geroago izan nuen nire lehen belaontzia eta hondartzaren ertzean nengoen berarekin.

Nire lehen kontaktua belaontzi batekin Gasteizko Uribarri Ganboako urtegian izan zen, kanpaleku batean, non Jose Mari Perez jaunak, "Perezón" ezi-zenekoak, nabigatzen erakutsi zigun.

Kanpamentu horretatik bueltan, gurasoei esan nien Klub Nautikoan zeuden horietako ikastaro batera apuntatu nahi nuela, eta gurasoak eta lagun batzuk konbentzitu ondoren, izena eman genuen. Ordutik ez naiz eskola honetatik atera.

Ondo gogoan dut Iñigo Zabalzarekin eman nuen lehen ikastaroa. Gogoan dut urte osoan izena ematea erabaki genuenean ere. Harrezkero, zuhaitzen adaburuei begira egon naiz, zein haize dabilen ikusteko. Haizea eta itsasoa etengabe ditut buruan.

Urte zoragarriak izan ziren Eskolan, Juan Blanco buru nuela, nabigatzen ikasteaz eta lagun asko egiteaz gain, itsas munduko beste gauza asko ikasi nituen.

Gauza batzuk aipatzearren, gogoan ditut Donostiako nire lehen estropada, Lizarribarrek eman zidan optimist-ean jaso nuen lehen garaikurra, eskolako entrenamenduak, Espainiako optimist txapelketarako sailkatu nintzenean. Blanes txapelketa izan zen, eta abentura zoragarria izan zen.

Azken batean, garai zoragarria! Oraingo haurrei eramatea saiatzen naizena.

Optimist utzi eta Urko Jauregirekin Vaurienera pasatu nintzenean garaia ere gogoratzen naiz.

Eskolako Vaurien batekin nabigatzen genuen, eta hazka egin behar izaten genuen ikastaroen ondoren zituen karraka guztiak kentzeko.

cuela de Vela del Club Náutico de Hondarribia, me pongo a pensar echando la vista atrás y son un montón de ellas las que se me vienen a la cabeza, siendo difícilísimo destacar unas cuantas y dejarme el resto en el tintero.

Todavía recuerdo la llamada de Mikel Goikoe-txea ofreciéndome llevar la Escuela de Vela del Club Náutico de Hondarribia, en el que yo empecé en este mundo de la vela.

Llevaba, por aquel entonces, 4 años trabajando en el Club Náutico de Vitoria, y cuando vi la posibilidad de volver a casa y trabajar en el club que me lo ha dado todo, no me lo pensé ni un segundo, a pesar de haber estado de maravilla en Vitoria.

Cuando echo la vista a atrás y recuerdo todas mis vivencias en el Club, me doy cuenta de lo afortunado que he sido con todo lo que he vivido desde el primer momento que pisé esta escuela de vela allá por el año 1982.

Yo era un niño de Hondarribia que solo conocía el mar cuando estaba en la playa, pero siempre me llamaban la atención todas esas velas blancas que veía en el horizonte.

Siempre me he mordido las uñas y mis padres me dijeron que me regalarían un barco de vela de juguete si dejaba de mordérmelas.

A los dos meses ya tuve mi primer barco de vela y estaba en la orilla de la playa con él.

Mi primer contacto sobre un barco de vela sin embargo fue en el pantano de Ullibarri Gamboa en Vitoria en un campamento dónde nos enseñó a navegar José Mari Pérez, alias "Perezón".

A la vuelta de ese campamento, les dije a mis padres que quería apuntarme a un cursillo de esos que había en el Club Náutico, y tras convencer a mis padres y unos amigos, nos apuntamos. No he salido de esta escuela desde entonces.

Recuerdo perfectamente el primer cursillo que di con Iñigo Zabalza de monitor. También recuerdo cuando decidimos apuntarnos durante todo el año. Desde entonces no he parado de mirar las copas de los árboles para ver qué viento hace. Ya tengo el viento y el mar presente en mi cabeza constantemente.

Fueron unos años maravillosos en la Escuela con Juan Blanco al frente donde, además de aprender a

Garai hura ez zen oraingoa bezalakoa, ez zen hainbeste aurreikuspen meteorologikorik, ez Internet, ez ezer.

Eskolara etortzen ginen egunak zer ekarriko digun ikustera.

Garai hartakoak gogoratzen ditut nabigatzen sartzen genituen orduak eta helduek haurrei nola laguntzen zieten.

Urko, Panzani eta Voltios nire ohiko tripulatzailuez gain, oroitzapen berezia baitut elkarrekin bizi eta ikasi genuen guztiagatik, eskerrak eman behar dizkiet Uli eta Mikeli lagundu eta irakatsi zidaten guztiagatik. Bakoitzak bere erara gauzak asko erraztu zizkidaten.

Badira oso bereziak diren bi pertsona ere, ahaztu ezin ditudanak, eta asko zor diet naizenari eta nire bela-zaletasunari.

Iñigo eta Borja Jauregi dira, eta, ezeren berririk izan gabe, dena eman zidaten gehien gustatzen zitzaidana egiten jarrai nezan.

Jende honi guztiari, eta izendatu ez ditudan beste askori, dena zor diet.

Bela Eskolako begirale naizen aldetik, harro nago Klub Nautikoak kirol hau sustatzeko egiten duen lanaz, kirola egin nahi duten guztiei aukera emanez.

Saiatu naiz belan nabigatzen ikasteaz gain, eskola honetatik igaro diren ikasle guztiei itsasoarekiko eta Klubarekiko grina helarazten, hainbeste irakatsi didaten adineko pertsonen niri transmititu didaten bezala.

Zacariasekin pasatzen nituen ordu guztien oroitzapen ezabaezina daukat, noizean behin txalupa eramaten uzten ote zigun. Horixe zen gure helburu nagusia, haien batailatxo guztiak entzun, a korapiloak egiten irakasteaz gain.

Ezin dut ahaztu Hilario eta Pello, eurekin joan eta haiek entzutean, asko ikasi dudala, itsasoarekiko zale amorratuak direlako, eta asko gustatzen zaie-lako euren ezagutzak transmititzea eta gazteei irakastea.

Haiei ere asko zor diet, eta oraingo gazteei transmititzen saiatzen naiz, haiek niri transmititzen zidaten bezala.

navegar y hacer un montón de amigos, aprendí otro montón de cosas del mundo náutico.

Por enumerar algunas cosas, recuerdo mi primera regata en San Sebastián, el primer trofeo que recibí en optimist que me lo dio Lizarribar, mis entrenamientos en la escuela, cuando me clasifiqué para el campeonato de España de optimist, que se celebró el Blanes y fue una aventura fantástica.

En definitiva, una época maravillosa que intento trasladar a los niños de ahora.

También recuerdo cuando dejé el optimist y me pasé con Urko Jáuregui al Vaurien.

Navegábamos con un Vaurien de la Escuela, que teníamos que rascar para quitar todas las carraque-las que tenía después de los cursillos.

Era una época diferente a la de ahora, sin tantas previsiones meteorológicas, Internet ni nada.

Veníamos a la escuela a ver qué nos deparaba el día.

De aquella época recuerdo la de horas que metíamos navegando y cómo los mayores ayudaban a los pequeños.

Además de mis tripulantes habituales Urko, Panzani y Voltios de los que tengo un recuerdo especial por todo lo que vivimos y aprendimos juntos, tengo que agradecer a Uli y Mikel todo lo que me ayudaron y enseñaron. Cada uno a su manera me facilitaron mucho las cosas.

También hay dos personas muy especiales, que no me puedo olvidar de ellas, a las que debo muchísimo de lo que soy y mi afición a la vela.

Son Iñigo y Borja Jáuregui que, sin conocerlos de nada, me lo dieron todo para que pudiera seguir haciendo lo que más me gustaba.

A toda esta gente, y a muchos más que no he nombrado, se lo debo todo.

Como monitor de la Escuela de Vela me siento orgulloso de la labor que realiza el Club Náutico en el fomento de este deporte, dando la oportunidad a todo el mundo que quiera poder practicarlo.

He intentado que además de aprender a navegar a vela, también transmitirles a todos los alumnos que

Era berean, ezin ditut ahaztu kruzeristak, hainbeste aukera eman baitizkigute eskolako neska-mutiloi itsasontzi handietan nabigatzen jarraitzeko eta jendea ezagutzen jarraitzeko.

Zenbat ordu ematen genituen pantalanean eserita norbaitek beraiekin joateko gonbitea noiz egingo zain!

Oroitzapen ezabaezin batzuk ditut Getariako lehen 100 miliak gauetz nabigatzen, First Class 8ko Espainiako txapelketa eta Falmoutheko estropada bat Felipe, Sito eta Cíarekin.

Era berean, ezin ditut ahaztu urte hauetan ahalik eta lan onena egiten saiatu diren Batzordeko presidente eta kide guztiak.

Aipamen berezia Tata eta Marcelari, azken 22 urteotan nire neke-lagunak izan baitira, eta horiei esker iritsi gara gauden tokira.

Ildo batzuetan, ezin da kontatu hori aurrera ateratzeko, eta mundu guztiari belaontzian nabigatzeko aukera emateko jarri dituzten lana, gogoia, dedikazioa eta ahalegina.

Gauza asko uzten ditut, baina hau amaigabea litzateke.

Aipamen berezia Iker eta Xabiren domina olinpikoei, Atenaseko Joku olinpikoetan lortua.

Azken batean, Hondarribiko Klub Nautikoko langilea, bazkidea eta kirolaria naizen aldetik, harro nago egin den lanaz, eta saiatzen naiz ondare hori atzetik datorren jendeari uzten.

Ikusten dudanean Eskolan izena ematen duten haurrak aurrera ateratzea ahalbidetu duen jende guztiaren seme-alabak eta bilobak direla, ikusten dut Klubak Hondarribian duen ondareak etorkizuna duela.

5.7.- ARRANTZA: KLUBAREN JARDUERA HISTORIKOA

Hondarribiaren ezaugarrietako bat, hasiera-hasieratik, historiaurrekoa eta historikoa, itsasoari lotuta dago. Esan daiteke ez dagoela Hondarribiarik itsasorik gabe.

Fernando Artola "Bordari" olerkariak, "Olaxta. Itxas-erri poema" lanean, itsasoak Hondarribian duen arrastoa honela islatzen du: "Arrantzalia/Itxasoko

han pasado por esta escuela la pasión por la mar y el Club, como me lo han transmitido a mí las personas mayores que tanto me han enseñado.

Tengo un recuerdo imborrable de todas las horas que pasaba con Zacarías acompañándole a ver si, de vez en cuando, nos dejaba llevar el bote. Era lo máximo a lo que podíamos aspirar además de escuchar todas sus batallitas, y enseñarnos a hacer nudos.

No me puedo olvidar de Hilario y Pello, que a base de ir con ellos y escucharlos, he aprendido un montón, porque son gente apasionada de la mar, que les encanta transmitir sus conocimientos y enseñar a los más jóvenes.

A ellos también les debo mucho, y trato de transmitir a los jóvenes de ahora como ellos me transmitían a mí.

Tampoco me puedo olvidar de los cruceristas, que tantas oportunidades nos han dado a los chavales de la escuela de seguir navegando en barcos grandes y seguir conociendo gente.

¡Cuántas horas pasábamos sentados en el pantalán esperando que alguien nos invitara a ir con ellos!

Tengo unos recuerdos imborrables de mis primeras 100 millas de Guetaria navegando de noche, el campeonato de España de First Class 8 y una regata en Falmouth con Felipe, Sito y Cía.

Tampoco me puedo olvidar de todos los presidentes y miembros de la Junta, que durante estos años han intentado hacer un trabajo lo mejor posible.

Mención especial para Tata y Marcela que han sido mis compañeras de fatigas durante estos últimos 22 años y, gracias a ellas, hemos llegado hasta donde estamos.

No se puede contar en unas líneas el trabajo, ganas, dedicación y esfuerzo que han puesto para sacar esto adelante y dar la oportunidad de navegar a vela a todo el mundo.

Hay un montón de cosas que me dejo, pero esto sería infinito.

Mención especial a las medallas olímpicas de Iker y Xavi, dos chavales que empezaron desde niños en Hondarribia.

nekazaria/Bizi latzaren semia/Itxas-zelaian/laialari
"Itxas-Aita, ur alorra/Ama Lurraren senarra.

Hondarribiko arrantza-jarduera, alderdi ekonomiko, sozial eta antropologiko guztietan, historiari lotuta dago gaur den egunera arte. Arrantza profesionalaren munduak lurreen baditu bere egiturak: ainguralekuak, kaiak, portuak eta Kofradia.

Lan-jarduera horretatik, Euskal Herriko beste kasuetan bezala, arraunaren eta belaren erabilerari lotutako bi kirol sortu ziren, 1969an bere klubak eratu zituztenak: Hondarribiko Arraun Kluba eta Hondarribiko Klub Nautikoa. Hondarribiko kirol-jardueren zerbitzura dauden bi mundu paralelo hauek, herritik kanpo, arraunaren eta belaren Artean ezagunak eta birrezagunak dira.

Klub Nautikoa sortu ondoren, hasieratik, jarduera nagusia bela izan da, baina horren ondoan arrantza dago, bere ezaugarri bereziekin.

Gure Klub Nautikoan arrantza-jardueraren datuak eman aurretik, sarrera txiki bat egingo dugu Rafael Agirreren "Kirol-nabigazioa Euskadin" liburua gure eginez.

Motorra itsasontziaren indar bultzatzaile gisa sartzeak kirol-arrantzaren hasiera eta garapena ekarri zituen. Izan ere, XX. mendearen erdialdean hasi zen kirol-arrantza, osagai ludikoa zuen arrantza-jarduera.

Lehen urteetan erabilitako itsasontziak arraunek edota belek bultzatzen zituzten, itsasoaren baldintzen arabera. Ontzi txiki hauek, arrantza eta nabigaziorako tresnez beteak, leku gutxi uzten zuten. Itsasontzi hauen ondoan, aisialdirako ontzi handiagoak zeuden, haizeak mugitutako balandroak deituak. Balandroak jende aberats, autoktono edo udatiarrarenak ziren, eta aisialdiko arrantzan aritzen ziren.

"Turismoaren garapenarekin eta biztanleriaren bizi-maila igotzearekin batera, ordura arte ezezagunak ziren itsas espezieen eskaria areagotzen da. XIX. mendeko azken urteez ari gara, baita langosta, nekora eta zentoilo moduko krustazeoez ere. Txalupa batzuk harrapaketa horietan aritzen ziren. Baina kirol-arrantzako espezie nagusia, urte haietan eta orain arte, tunidoak dira, horiek harrapatzeko indar fisikoa gehitu behar baita".

Rafael Agirrerekin jarraituko dugu: "Gasolinazko motorraren sartzeak erabat aldatzen du aisialdiko arrantzaren panorama. 1920ko hamarkadan zabal-

En definitiva, como trabajador, socio y deportista del Club Náutico de Hondarribia, me siento orgulloso de la labor que se ha realizado, y lo que trato es de seguir dejando este legado a la gente que viene por detrás.

Cuando veo que los niños que se apuntan a la escuela son los hijos y nietos de toda esta gente que ha hecho posible que esto salga adelante, veo que el legado del Club en Hondarribia tiene futuro.

5.7.- LA PESCA: ACTIVIDAD HISTÓRICA DEL CLUB

Una de las señas de identidad de Hondarribia está ligada, desde los primeros tiempos, prehistóricos e históricos, al mar. Se puede afirmar que no hay Hondarribia sin el mar. Fernando Artola "Bordari" en "Olaxta. Itxas-erri poema" refleja la impronta del mar en Hondarribia de esta manera: "Arrantzalia /Itxasoko nekazaria /Bizi latzaren semia / Itxas-zelaian / Laialari... "Itxas-Aita, ur alorra / Ama Lurraren senarra.

La actividad pesquera de Hondarribia en todos sus aspectos, económicos, sociales y antropológicos, va ligada a la historia hasta nuestros días. El mundo de la pesca profesional tiene sus estructuras en tierra: fondeaderos, muelles, puertos y la Cofradía.

De esta actividad laboral, al igual que en otros casos en el País Vasco, surgieron dos deportes ligados al empleo del remo y de la vela, que en el año 1969 constituyeron sus clubes: el Club de Remo de Hondarribia y el Club Náutico De Hondarribia. Dos mundos paralelos al servicio de las actividades deportivas en Hondarribia, que han trascendido el ámbito local hasta ser conocidos y reconocidos en el arte del remo y en el de la vela.

Tras la creación del Club Náutico, desde sus inicios, la actividad fundamental es la vela, pero junto a ella está la pesca, con sus propias características.

Antes de dar los datos de la actividad pesquera en nuestro Club Náutico, hacemos una pequeña introducción de la mano de Rafael Aguirre en su libro "La navegación deportiva en Euskadi".

La introducción del motor como fuerza impulsora del barco trajo consigo el comienzo y desarrollo de la pesca deportiva. En efecto, será a mediados del siglo XX cuando se inicia la pesca deportiva, actividad pesquera con un componente lúdico.

du ziren gasolinoak, itsasadarretako bidaiarien garraioan zein aisialdirako ontzietan erabiltzen zirenak. Azken kasu horretan, erabilera nagusia arrantza da, nabigazioa bera baino gehiago.

Joan den mendearen azken herenean, itsasoak harripakatu izanak aldaketa handia ekarri du kirol-arrantzaren filosofian. Espezieen eredu protekzionistak nagusitu dira, eta azpimarratzekoak dira heriotzarik gabeko arrantza-txapelketak. Klub nautikoak itsas eta elikadura ikerketarako Azti zentro teknologikoa-rekin elkarlanean ari dira, tunidoen portaerari buruzko ikerketak egiteko".

Klub nautikoak, batzuk gehiago eta besteak gutxiago, kirol-arrantzaren sustatzaile handiak izan dira historian zehar. Horien artean Hondarribiko Klub Nautikoa dugu.

Klub Nautikoko Zuzendaritza Batzordearen barne-araubideari buruzko araudian, Ekologia eta Arrantza da zerbitzu-eginkizunetako bat, eta honela dio hitzez hitz: "Arrantza-lehiaketak antolatuko ditu, edo, bestela, Zuzendaritza Batzordeak arlo horretan onartutako beste edozein jardura".



Este año también se organizaron concursos con embarcación a la deriva, una tradición en el club

KLUBEKO ARRANTZAREKIKO DATUAK (1980-04-25) Arrantza-lizentziak izapidetzea.

(1983-V-19) "Arraitxiki eguna": Carmen eguna ospatzen da. Erretilu bat oparitu J. Ramón Elisbururi, muralen egileari.

(1983-VIII-23) "Arraitxiki Egunari" eskainitako Zuzendaritza Batzordearen ezohiko bilera.

(1990-III-24) Komodoroak kirol-modalitate horre-

Los barcos utilizados en los primeros años eran propulsados por remos o velas, según las condiciones de la mar. Estos barcos pequeños y llenos de utensilios para la pesca y navegación, dejaban poco espacio disponible. Junto a estos barcos había embarcaciones de recreo de mayor tamaño, denominados balandros movidos por el viento. Los balandros pertenecían a gente acaudalada, autóctona o veraneante, que se dedicaban a la pesca de recreo.

"Con el desarrollo del turismo y la elevación del nivel de vida de la población se produce una demanda de especies marinas hasta entonces ignoradas. Nos referimos a los últimos años del siglo XIX y a crustáceos tipo langosta, nécora y centollo. Algunas lanchas se dedicaban a estas capturas. Pero la especie reina de la pesca deportiva, en aquellos años y hasta ahora, son los túnidos, porque su captura precisa de un componente añadido de fuerza física".

Seguimos con Rafael Agirre: "La introducción del motor de gasolina cambia por completo el panorama de la pesca recreativa... Es en la década de 1920 cuando se difunden los gasolinos, utilizados tanto en el transporte de viajeros en las rías como por las embarcaciones de recreo. En este último caso su uso principal es la pesca, más que la navegación en sí misma... La depredación de los mares en el último tercio del siglo pasado ha conllevado un cambio importante en la filosofía de la pesca deportiva. Se han impuesto modelos proteccionistas de las especies, siendo de destacar los campeonatos de pesca sin muerte. Los clubes náuticos colaboran con el centro tecnológico AZTI de investigación marina y alimentaria, para estudios sobre el comportamiento de los túnidos".

Los clubes náuticos, unos más y otros menos, han sido los grandes promotores de la pesca deportiva a lo largo de la historia. Entre ellos tenemos el Club Náutico de Hondarribia.

En el Reglamento de Régimen Interno de la Junta Directiva del Club Náutico, una de las comisiones de servicio es la de Ecología y Pesca, que dice textualmente: "Organizará además concursos de pesca, o cualquier otra actividad que, en esta materia, haya sido aprobada por la Junta Directiva".

LA PESCA DEL CLUB EN DATOS

(25-V-1980) Tramitación de licencias de pesca.

(19-V-1983) "Día del Arraitxiki": celebración el día del Carmen. Regalar una bandeja a J. Ramón Elisburu, autor de los murales.

tako txapelketen alde egitera animatzen ditu arrantzaleak, eta horrek harmonia hobea ekarriko du klubaren barruan.

(1992-IX-4) Zuzendaritza Batzordean arrantzan ari-
tzen diren bazkideak sartzeko beharra.

(1993-III-6) Arrantza Eskola bat sortzeko aukera.

(1995-VIII-10) Arraitxiki lehiaketa.

(1996-IX-21) "Arraitxiki" txapelketa egitea Izena emateko egunean, lizentziak oparituko dira.

(2002-V-25) FASNAPER, Euskadiko kirol-arrantza-
ko elkarten etekinik gabeko federazioan sartzea.

(2003-VI-7) 2002ko apirilean, Klubak ontzi aingura-
tuen arrantzako Euskadiko lehen txapelketa antolatu
zuen. Abuztuan, Atungo Lehen Arrantza Txapelketa
Soziala antolatu zen, Tia Rosario itsasontzia garaile
izan zelarik, baita Copperpoterako pieza nagusiaren
saria ere. Itsasontzi honek, Akitania Euskadi ligan
ere irabazi zuen, liga honetan irteera gehien izan zi-
tuen Klub Nautikoa izan zelarik.

2003ko martxoaren 22an eta 23an, Euskadiko II.
Txapelketa egin zen ainguratutako ontzitik, eta ba-
nakako irabazlea Jose Montero izan zen, eta irabaz-
lea Copperpot.

(2004-V-8) Ramon Yarza lehendakari (1995-1999)
zenaren omenezko Arraitxikien Lehiaketa



azti
tecnalia

Transforming
Science into
Business

*La pesca responsable. Medir las piezas para colaborar
con organismos de investigación. Posterior marcaje y
suelta al mar.*

(23-VIII-1983) Reunión extraordinaria de la Junta
directiva dedicada al "Día del Arraitxiki".

(24-III-1990) El comodoro anima a los practicantes
de la pesca a que apoyen la celebración de campeonatos de esta modalidad deportiva, lo cual redundará en una mejor armonía dentro del Club.

(4-IX-1992) Necesidad de que en la Junta Directiva
entren socios dedicados a la pesca.

(6-III-1993) La posibilidad de crear una Escuela de
Pesca.

(10-VIII-1995) Concurso de Arraitxiki".

(16-VIII-1996) Celebración del campeonato de
"Arraitxiki" el 21-IX-1996. El día de la inscripción, se
regalarán las licencias.

(25-V-2002) Integración en FASNAPER, federación
sin ánimo de lucro de asociaciones de pesca depor-
tiva de Euskadi.

(7-VI-2003) En abril del año 2002 el Club organizó
el Primer Campeonato de Euskadi de pesca desde
embarcación fondeada. En agosto se organizó el
Primer Campeonato Social de Pesca de Atún, sien-
do vencedor el barco Tía Rosario y el premio a la
pieza mayor para el Copperpot. Este barco también
venció en la liga Akitania Euskadi, siendo el Club
Náutico con más salidas de esta liga.

El 22 y 23 de marzo de 2003 se celebró el II Cam-
peonato de Euskadi desde embarcación fondeada y
el ganador individual fue José Montero y el barco
ganador el Copperpot.

(8-V-2004) Concurso de Arraitxikiak en honor al
fallecido presidente (1995-1999) Ramón Yarza.

(21-V-2005) se han celebrado en el Club el Campeon-
ato de Euskadi desde embarcación fondeada, Con-
curso de Arraitxikiak y la Liga "Euskadiko Kopa" de
pesca de túnidos. Las embarcaciones del Club son
las más participativas en los concursos organizados
por otros clubes.

(13-V-2006) Como novedad este año se celebrará
un concurso de pesca de Txipirones y un concurso
de pesca de Arraitxikis para niños.

(7-V-2011) La Liga Euskadiko Kopa de Pesca de Tú-
nidos de Marcaje y suelta está pendiente hasta que

(2005-V-21) Euskadiko Txapelketa ainguratutako ontzitik, Arraitxikien Lehiaketa eta tunidoen arrantzako Euskadiko Kopa Liga egin dira Klubean. Klubeko ontziek parte hartzen dute beste klub batzuek antolatzen dituzten lehiaketetan.

(2006-V-13) Berritasun gisa, aurten txipiroien arrantza lehiaketa eta arraitxikien arrantza lehiaketa egingo dira haurrentzat.

(2011-V-7) Markatzeko eta askatzeko Tunidoen Arrantzako Euskadiko Kopa egiteko zain dago, harik eta Gipuzkoako klubek Denok Elkartearekin bat egiten duten arte. Eusko Jaurlaritzak, markatzeko eta askatzeko Euskadiko Kopa Liga diruz laguntzen duenak, solaskide bakarra eskatu die klubei, eta bazkideei zuzendu zaie bozka dezaten ados dauden ala ez Hondarribiko Klub Nautikoak Elkartea horrekin bat egin dezan, Donostiako, Orioko eta Pasaiaiko klubekin batera.

2011ko urte honetatik, prentsan "arrantzaturiko" berria erabiliko dugu (Marca: 2011-IX-19):

"Hondarribiko Klub Nautikoko taldea, Rodolfo González Lasa, Juan Ramón González Lasa, Ander Pérez Larruskain eta Josu Pérez Larruskainek osatua," XIII Open Internacional de Clubes - Trofeo de León de Pesca a Mosca" txapelketa irabazi zuen.

(2013-VI-14) Arraitxikien eta esparidoen arrantza-lehiaketetan, ontzien batez bestekoa 22 izan da. Ez da tunidoak arrantzatzeko lehiaketarik antolatu, eta ezin izan da Euskadiko Kopa Liga antolatu Eusko Jaurlaritzarekin akordio batera ez iristeagatik.

(2015-V-23) Jose Luis Bodon Klubeko arrantza arduradunak iragarri du ekainaren 12an, 13an eta 14an Hondarribian izango dela Espaiako "Arrantza Bikoteka" txapelketa. Jarraian, Kroaziako Munduko Txapelketan bizitako esperientzia kontatzen du eta Hondarribian egingo den Munduko Arrantza Txapelketa aurreratu du.

(2016-V-21) Jose Luis Bodon jaunak hartu du hitza eta 2015ean egin diren arrantza-jarduerak azaldu ditu: Euskadiko Kirol Portuak Arraitxiki-Ligak, arrantza arduratsuko jardunaldiak eta Kroaziako Arrantza Munduko Txapelketan parte hartu zuen Euskadiko Arrantza Federazioko taldea Hondarribiko Klub Nautikokoa izan zela. Azkenean, 2016ko egutegia aurkeztu du, eta Armadorak Emakumezkoen Arrantza Lehiaketa nabarmendu du.



Campeonato mundial de pesca con embarcación fondeada, 2016.

los Clubes Guipuzcoanos se adhieran a la Asociación Denok. el Gobierno Vasco, quien subvenciona la Liga Euskadiko Kopa de marcaje y suelta, ha pedido a los Clubes un único interlocutor y se dirige a los socios para que voten si están de acuerdo en que el CNH se adhiera a esta Asociación junto con el Real Club Náutico de San Sebastián, el Club de Orio y de Pasaia, tema que se aprueba por unanimidad.

De este año (2011) "pescamos" este recorte de prensa (Diario Vasco: 19-XI-2011): "El equipo del Club Náutico de Hondarribia, formado por Rodolfo González Lasa, Juan Ramón González Lasa, Ander Pérez Larruskain y Josu Pérez Larruskain, se proclamó campeón del "XIII Open Internacional de Clubes - Trofeo Diputación de León de Pesca a Mosca", siendo esta la segunda vez que el conjunto vasco se alza con la victoria.

(14-VI-2013) En los Concursos de Pesca de arraitxikis y espáridos, la media de embarcaciones ha sido de 22. No se han organizado concursos de pesca de túnidos y no se pudo organizar la Liga Euskadiko Kopa por no llegar a un acuerdo con el Gobierno Vasco.

(23-V-2015) Jose Luis Bodón, responsable de pesca del Club anuncia que los días 12-13 y 14 de Junio se celebrará en Hondarribia el Campeonato de España de Pesca de Dúos. Cuenta la experiencia vivida en el Mundial de Croacia y adelanta que el Mundial de Pesca fondeada se celebrará en Hondarribia.

(21-V-2016) Toma la palabra el Sr. Jose Luis Bodón

(2017-VI-17) Kluba Arrain-Denok elkartearen barruan dagoela azaldu da, Donostiako, Zumaiaiko eta Mutrikuko arrantza-klubekin batera.

(2018-IV-14) Jose Luis Bodon arrantzako ordezkariak hartu du hitza, eta 2017ko jarduerak azaldu ditu: Euskadiko Kirol Portuak Liga egin zen, 4 arrantza-lehiaketarekin, Arrantza Federazioak antolatutako lehiaketetan parte hartu zen, arrantza arduratsuko bi jardunaldi egin ziren, 72 tunido markatu ziren eta Armadorak emakumeen arrantza-lehiaketa oso arrakastatsua izan zen, eguraldia gorabehera. Angleteko Klubarekin elkarlanean, Frantziako 80 arrantzalek parte hartu duten lehen Mugaz Gaiendiko Arrantza Txapelketa antolatu da.

EMAKUMEEK ERE EGITEN DUTE ARRANTZAN

HKNan ohikoa da emakumeen presentzia estropadetan eta arrantza-lehiaketetan, eta 2006. urte honetan Emakumeen 1. Lehiaketa antolatu dugu, emakumeen parte-hartzea nabarmentzeko. Baldintzak ezin aproposagoak izan ziren, eta 60 kg baino gehiago arrantzatu ahal izan zituzten.

30 parte-hartzaile baino gehiago izan ziren, lehiaketa arrakastatsua izan zedin lortu zutenak, baina egun hori ezin izango genuen horrela burutu klubeko bazkideen laguntzarik gabe, beren ontziak eta jakintza parte hartu zutenen zerbitzura jarri baitzituzten.

Partaide zein laguntzaileek egun ederraz gozatu zuten. Elkarri makinatxo bat pasadizo kontatu zizkionten, marmitakoa jaten zuten bitartean.

Bazkariaren ondoren, irabazleei sariak eman zitzaizkien, eta parte-hartzaile guztiek oroigarri bana jaso zuten.

Lehen edizio honek oso gustura utzi zituen pisaketa-ra agertu ziren denak, sortu zen giro ederragatik eta harrapatutako arrain kopuruagatik.

Estela Herrero dugu lekuko; itsasoarekin eta arrantzarekin harreman estua du, eta Klubak antolatzen dituen arrantza lehiaketetan ohiko parte-hartzailea da, arrain txiki zein hegialabur edo hegialuzetan.

Estelak gogoratzen du 1980an ez zegoela ondo ikusia emakumeak arrantzan aritzea, baina Mariano, senarra, ohiko parte-hartzailea zuen, eta hark bultzatzen zuen hain gustuko zuen mundu horretan murgiltzera.

y explica las actividades de pesca que se han realizado durante el 2015; la Liga EKP de arraitxikis, la jornada de pesca responsable...Comenta que el equipo de la Federación Vasca de Pesca que participó en el Mundial de Pesca de Croacia fue del CNH y termina realizando la presentación del calendario del 2016, destacando el Concurso de Pesca femenino Armadorak.

(17-VI-2017) Se explica que el Club está dentro de la Asociación ARRAIN- DENOK junto con los Clubes de Pesca de San Sebastián, Zumaia y Mutriku.



En pesca también se hace escuela y se estimula a las nuevas generaciones.

(14-IV-2018) Toma la palabra Jose Luis Bodón, delegado de pesca, y explica las actividades del año 2017; se celebró la Liga EKP con 4 concursos de pesca, se colaboró en los concursos organizados por la Federación de Pesca, se llevaron a cabo dos jornadas de pesca responsable en el que se marcaron 72 tñidos y el concurso de pesca femenino "Armadorak" fue todo un éxito a pesar de las condiciones meteorológicas. En colaboración con el Club de Anglet, se ha organizado el primer Campeonato de Transfronterizo de pesca en el que han participado 80 pescadores franceses.

LAS MUJERES PESCAN TAMBIÉN

En el CNH es habitual la presencia femenina en regatas y concursos de pesca, y este año 2006 hemos celebrado el I Concurso de Pesca Damas para destacar la participación de las mujeres en la pesca.

Las condiciones fueron ideales para el evento, lo que permitió una gran pesca, con más de 60 Kg.

Estela Marianorekin arrantza egitera joan zen egu-nean sorta ederra harrapatu zuten, eta ordutik hori du zaletasunik handiena.

Estelak sona handiko lehiaketetan parte hartu izan du Arrantza ainguratutako ontzitik izeneko modalitatean, eta Espainiako arrantzalerik hoberenekin lehiatu da.

Estelak mezu bat eman nahi die emakume guztiei: “esaten diet, aukerarik baldin badute, balia dezatela, lagun diezaietela beren bikotekideei. Itsasoak hainbat alderdi erakusten dizkigu eta natura hurbiletik bizitzeak bizitza intentsitatez bizitzen lagunduko digu.”

EMAKUME ARRAIN-SALTZAILEETATIK ARRANTZALEETARA

HKN sortu baino lehenagoko haurtzaro eta gaztaro oroimena dutenek begi ninian gordeta izango dute arrantzaleen emazte saiatuen irudia, kalez kale iragarritz salgai zeukaten arraina.

Ontziralekuko salmenta-kaietara iristen ziren ontziak arrainarekin, eta Portu auzoan enkantea egin aurretik izaten zuten zekartenaren berri. Ahots batzuek kaletik iragartzen zituzten antxoa, sardina, txitxarroa...eta emakume erne batzuk berehala hurbiltzen ziren, modu oneko errazoren bat etxera eramateko, normalean butinezko plater edo ontziren batean. Beste batzuek, une hartan jaisteko eragozpene bat zutenek, goiko solairuetatik ezagunen bati deitzen zioten, eta, prezioaz tratua zerratu ondoren, arrainaren truke adostutako sosak saskitxo batean jartzen zituzten, behin eta berriz egin izanaren trebeziak saskitxoari eusten zion soka luzatzeko: begi-kliska batean, sosak bildu, arraina saskitik ontzira pasatu eta tratua egindako balkoi edo leihotik jasotzen zuten, txutxumutxuren batekin batera, horiek ere arraina bezain freskoak.

Beste emakume batzuk, berriz, San Pedro kaleko aulki edo banketaren batean eserita egoten ziren, eta zurezko kutxa ahaztezin haietan erakusgai jartzen zuten salgai zeukaten arraina edo itsaskia, balantza erromatar batzuen laguntzaz. Oso bitxia zen nolako trebetasunez pisatzen zituzten salgaiak aurrekoengandik herentzian hartutako burninazko balantza haietan, ia-ia familiaren deitura jarrita zutenak. Burdinazko hagaren ertz batean platertxoa, bestean kontrapisua: bi libra, entzuten zen, hainbeste pezeta eta xentimo. Baziren, jakina, arraina modu formalagoan saltzen zuten arraindegia ere, oro har pieza handiak edo delikatuagoak.

Fueron más de 30 las participantes, que hicieron de este concurso todo un éxito, pero este día no se hubiera podido llevar a cabo sin la instimable ayuda de los socios del club, que pusieron sus embarcaciones y conocimientos a disposición de las mujeres que tomaron parte en el concurso.

Tanto participantes como colaboradores disfrutaron de este día en el que se degustó un marmitako mientras las participantes contaban sus anécdotas de la pesca.

Tras la comida se entregaron los premios a las galardonadas y además, cada participante recibió un detalle como recordatorio.

Esta primera edición sorprendió a todos los que se acercaron al pesaje y a la comida por el buen ambiente que se creó entre todas y las buenas capturas realizadas.

Como testigo tenemos a **Estela Herrero**, que tiene una estrecha relación con la mar y la pesca, y que es una participante habitual de los concursos de pesca que organiza el Club, tanto de arraitxikis como de túnidos.

Estela recuerda que en 1980 no estaba bien visto que las mujeres practicasen la pesca, pero Mariano (su marido), habitual de este deporte, la animaba a adentrarse en el mundo que tanto le gustaba.

El día que Estela se animó a ir a pescar con Mariano tuvieron una buena pesca de txipirones, y desde entonces la pesca se ha convertido en su gran afición.

Estela ha llegado a participar en grandes competiciones en la modalidad de Pesca desde embarcación Fondeada, codeándose con los mejores pescadores de España.

Estela quiere compartir un mensaje con todas las mujeres. “Les digo que si tienen ocasión aprovechen y acompañen a sus parejas. El mar nos enseña muchas facetas y una naturaleza cercana que nos ayudará a vivir la vida con intensidad”

DE LAS PESCATERAS A LAS PESCADORAS

Aquellos que tienen memoria de infancia y juventud anterior a la fundación del CNH guardarán en la retina la imagen de aquellas esforzadas mujeres de pescadores que recorrían las calles anunciando el pescado que vendían.

A los muelles del embarcadero de la venta llegaban los barcos con el pescado y antes de realizarse la su-

Garai gogorak ziren; arraina elikagai bihurtzeak ahalegin handia eskatzen zuen, eta baita arraina diru bihurtzeak ere. Uda partean oraindik ere ikus daiteke besteak baino adin handiagoko emakume arrain-saltzailereren bat, San Pedro kalean lanperna batzuk saltzeko ohiturari eusten diona.

Kasik biziraupeneko ekonomia-garaiak ziren haiek, baina igaro ziren, zorionez. Orain, arraina oso bide arautuetatik iristen da gure sukaldeetara, berme handiak daude tamainari eta kalitateari dagokionez. Baina zirrikitu bat geratzen da jende askok duen harrapari-sena asetzeko: kirol-arrantza. Eta hor, gizonak nagusi izan diren gainerako arrantza modalitateetan bezala (tradicionala, industrial...), emakumeak pasioz sartu dira, gauzak horrela egitea gustatzen baitzaie. Klubean pasio horren lekuko ginen, ohartzen ginen emakumezko bazkideek eta bazkideen senitartekoek nola gozatzen duten kirol-arrantzaz. Eta sentsibilitate horri erantzun nahirik sortu zen emakumeentzako kirol-arrantza ekitaldiak antolatzeko ideia, belan antolatu izan ziren moduan.

Eta horrelaxe jaio zen ONTZIJABEAK izeneko lehiaketa, gure klubeko emakumeei eta gainerako klubetakoei bideratua. Bete-beteen asmatu genuen. Horren erakusgarri da 2016ko lehiaketaren memoriaren laburpena, antolatu zen lehen urtekoa. Aise gainditu ziren parte-hartzaileei eta arrain kantitateari buruzko aurreikuspenak.



En balanzas romanas como ésta pesaban el pescado que vendían.

basta ya había en el barrio de la marina noticia de lo pescado. Unas voces desde la calle anunciaban precios de anchoa, sardina, chicharro, ... y unas mujeres atentas acudían en su búsqueda para llevarse a casa unas raciones a buen precio, generalmente en un plato o una fuente de loza. También estaban las que desde los pisos altos de las casas, y con algún impedimento para bajar en aquel momento a la calle, llamaban a esta o aquella conocida para, tras un breve regateo, ponerle en una cestita las pesetas y sus céntimos acordadas a cambio del pescado para, con esa habilidad que dan las tareas repetidas, largar el cabo que sujetaba la cestita: en un abrir y cerrar de ojos las pesetas se recogían y el pescado pasaba a la fuente de la cesta, que era cobrada hasta el balcón o la ventana de la que había salido, acompañada de algún comentario o chascarrillo, tan frescos como el pescado que llegaba.

Luego estaban aquellas otras mujeres que, sentadas en un banco o en una banqueta en la calle San Pedro, exponían en aquellas cajas de madera inolvidables el pescado o marisco que vendía a menudeo, ayudándose para hacerlo de unas balanzas romanas. Era curioso ver la habilidad con que pesaban el producto de venta con aquellas balanzas de hierro heredadas de sus mayores, casi con apellido familiar de las generaciones que las iban heredando, ajustando la barra de la que colgaba el platillo en un extremo con el contrapeso que se deslizaba por ella hacia el otro extremo: dos libras, se oía, tantas pesetas y céntimos.

También estaban, claro, las pescaderías para la venta mucho más formal de pescado, generalmente piezas grandes o más delicadas.

Eran tiempos duros en los que convertir el pescado en alimento costaba un gran esfuerzo, y convertir el pescado en dinero otro. Aún se puede ver en verano a alguna “pescatera”, hija ya mayor de aquellas otras, que mantiene esa tradición de venta callejera de algunos percebes en la calle San Pedro.

Aquellos tiempos de economía casi de supervivencia pasaron afortunadamente. Ahora el pescado llega a nuestras cocinas por vías muy reguladas, muy garantistas en cuanto a tamaños y calidades. Pero queda un resquicio para dar salida a ese instinto depredador ancestral que tiene mucha gente: la pesca deportiva. Y ahí, como en la otra modalidad de pesca, la tradicional, la industrial, dominada por un mundo de hombres, se han ido incorporando las mujeres con pasión, tal como les gusta hacer las cosas. En el club eramos testigos de esa pasión y de ese disfrute de la

Bidea ibiliz egiten baita, tarteka-marteka atzera begiratu eta egindako bidea ikusiz, hemen duzue 2016ko **ONTZIJABEAK** lehiaketaren memoria; bertan zehazki jasota dago zer nolako lana egiten den eta emakumezko bidelagunekin norantza goazen. Erreferentzietan sailkapenik ez sartzea erabaki dugu, ondorengo urteetan izan direnekin alderaketa bidegabeak saihesteko. Besterik gabe, espiritua eta moduak islatzen ditu, betetako helburuekin batera. Horiek garamatzate aurrera egitera. garamatzate aurrera egitera.

“ARMADORAK” LEHIAKETA

Sarrera

Hondarribia Klub Nautikoak antolatutako jardueretan, emakumeak modu aktiboan parte hartu du beti: bela-eskolan, bela arineko ikastaroetan, bela arineko eta gurutzadurako estropadetan, arrantza-lehiaketetan.

Emakumeen parte-hartzea dinamizatzeko asmoz, Itsasontzi ainguraturiketako Emakumezkoen I. Arrantza Lehiaketa antolatu dugu. Lehiaketa horrek arrakasta izateko ahulgune hauek izango ditu:

- Ontzi-armadore oso gutxi daude.
- Ontziak lortzeko zailtasuna.
- Emakume ugazabak aurkitzeko zailtasuna.

Ahalik eta emakume gehien bertaratzea lortzeko, HKNk Espainiako Arrantza Federazioari eta federazio autonomiko guztiei jakinarazi zien lehiaketa, bakoitzak bere klubarekin partekatu zezan, eta Denok-eko kide guztiei ere jakinarazi genien.

Parte-hartzaileak zihoazen 11 ontziak Hondarribia Klub Nautikoko bazkideenak ziren, eta lehiakideen eskura jarri zituzten euren ontziak eta arrantza-munduan zuten jakinduria.

Lehiaketa

Eguraldi onarekin, olaturik gabe eta eguzkiarekin, egun ikusgarria izan zen. 30 lehiakidek baino gehiagok 07: 30ean hasi zuten jardunaldia HKNn, eta patroiarekin eta laguntzaileekin batera gosaria izan zuten indarrak hartzeko.

Goizeko 08: 00ak aldera abiatu ziren lehiaketarako seinalatutako gunera. Bertan, 12: 00ak arte arrantzatzen zuten, giro ezin hobearekin.

Arrantza egun handia izan zen, 60 kg baino gehiagorekin.

Parte-hartzaile asko Pasaiatik edo Hendaiatik etorri ziren, baina gehienak Hondarribiakoak ziren.

pesca como deporte que realizaban mujeres socias y familiares de socios. Y atendiendo a esa sensibilidad surgió la idea de organizar eventos de pesca deportiva para mujeres, de la misma manera que se habían organizado eventos deportivos femeninos en la vela.

Y así nació **ARMADORAK**, el concurso de pesca dirigido a las féminas del club, y a todas aquellas de otros clubes que quisieran sumarse. Un acierto pleno. Prueba de ello es el extracto de la memoria del primer año, 2016, en que se llevó a cabo, superando todas las expectativas en cuanto a número de participantes y cantidad de pescado logrados.

Como la mejor manera de avanzar es caminando, volviendo de vez en cuando la cabeza para descubrir el camino recorrido, dejo aquí la memoria del concurso de ARMADORAK de 2016, que recoge con fidelidad lo que se hace y hacia donde se camina con nuestras compañeras. En la referencia no se han recogido las clasificaciones para evitar agravios comparativos con las que se han producido en años posteriores. Tan solo se refleja el espíritu, los modos y las formas, junto a los objetivos cumplidos y que nos mueven a continuar.

CONCURSO DE PESCA ARMADORAK

Introducción

En las actividades organizadas por el Club Náutico Hondarribia, la mujer siempre ha participado en modo activo: en la Escuela de vela, en los cursillos de vela ligera, en las regatas de vela ligera y crucero, en los concursos de pesca....

Con el fin de dinamizar la participación de las mujeres hemos organizado el I. Concurso de Pesca desde Embarcación Femenino, con los siguientes puntos débiles para el éxito de la misma:

- Hay muy pocas armadoras de embarcaciones.
- Dificultad para conseguir embarcaciones.
- Dificultad para encontrar mujeres patronas.

Para conseguir que asistieran la mayor cantidad de mujeres posible el CNH comunicó a la Federación Española de Pesca y a todas las Federaciones Autonómicas el concurso para que lo compartieran con sus respectivos Clubes, y también lo comunicamos a todos los miembros de DENOK.

Las 11 embarcaciones en las que iban las participantes eran de socios del Club Náutico Hondarribia, que pusieron a disposición de las concursantes sus embarcaciones y su sabiduría en el mundo de la pesca.



Primer cartel anunciador de ARMADORAK, concurso de pesca femenino que tiene gran y entusiasta participación desde entonces.

Pisatu ondoren, arrantzaleek pintxo batzuk hartu zituzten Klubean eta ekitaldirako egin genuen kamiseta eman zitzaaien.

Parte-hartzaile guztiek xehetasun bat izan zuten topaketa gogoratzeko. Xehetasun hau HIBn eman zitzaaien Klubak antolatutako Sardinadan.

Lehiaketaren albistea Diario Vasco egunkarian eta Klubaren Facebook orrian argitaratu zen, eta oihartzun handia izan zuen.

Gainera, irratira eta SER irratira joaten gara hainbat aldiz, lehiaketaz eta emakumeen arrantzaz hitz egitera.

Lehiaketa arrakastatsua izan da:

Parte-hartzea: parte-hartzearen aurreikuspena 10 emakumekoa zen eta 30 baino gehiago izan ziren.



El Concurso

Fue una jornada espectacular con buen tiempo, sin olas y con sol. Las más de 30 concursantes empezaron la jornada a las 07:30 en el CNH, donde disfrutaron junto con sus patrones y acompañantes de un desayuno para coger fuerzas.

Alrededor de las 08:00 de la mañana zarparon hacia la zona señalada para el concurso. Allí pescaron aproximadamente hasta las 12:00 con un ambiente inmejorable.

Fue un gran día de pesca, con más de 60Kg.

Hubo muchas participantes que vinieron desde Pasajes o Hendaya, aunque la gran mayoría eran chicas de Hondarribia.

Tras el pesaje, las pescadoras disfrutaron de unos pintxos en el Club y se les entregó la camiseta que habíamos hecho para el evento.

Todas las participantes tuvieron un detalle como recordatorio de este encuentro. Este detalle se les entregó en el CNH durante la Sardinada organizada por el Club.

La noticia del concurso se publicó en el Diario Vasco y en la página de facebook del Club, y tuvo mucha repercusión.

Además, acudimos a la radio, a la Cadena SER, en varias ocasiones para hablar sobre el concurso y la pesca femenina.

El concurso ha sido todo un éxito:

Participación: la previsión de participación era de 10 mujeres y hubo más de 30.

Había mujeres de todas las edades, tanto veteranas en el mundo de la pesca como amateurs.

Ambiente deportivo y social: la organización de este concurso ha sido muy felicitada por las participantes y todas las personas que formaron parte del concurso (patrones, acompañantes, voluntarios,...) por ello se ha añadido en el Calendario oficial del Club.

Adin guztietako emakumeak zeuden, arrantza munduan beteranoak zein amateurrak.

Kirol- eta gizarte-giroa: lehiaketa hau oso pozik antolatu dute parte-hartzaileetako eta lehiaketan parte hartu zuten pertsona guztietako (patroiak, laguntzaileak, boluntarioak). Hori dela eta, Klubaren egutegi ofizialean sartu da.

Arrantza Hondarribiko San Gabriel zaharren egoitzara eramane zen.

Probaren sailkapenaren ondoren, harrapatutako espezieen zerrenda zetozen, baita espezie bakoitzaren batez besteko pisua ere.

Harrapatutako espezieak:

- Txiribitoak, krabak eta dontzeilak 440 pieza gutxi gorabehera, batez beste 0,120 kg/ Bakoitza
- 4 txitxarro 0,300 kg/ Bakoitza
- 3 muxar 0,500 kg/ Bakoitza
- 2 baleza, 0,900 kg-koak, Bakoitza

Harrapatutako piezarik handiena baleza bat izan zen

5.8.- EMAKUMEA HONDARRIBIKO KLUB NAUTIKOAN

(1971-VIII-26) Bazkide osoak bazkide fundatzaileen ezkontideak izan daitezke.

(1980-II-12) Egungo administraria: M^a Angeles Inda Ibarra, 1988-VI-17ra arte.

(1983-XI-10) Batzarra Mariam Lizancosek eta Reyes Goñik Klubaren ordezkari gisa lortutako arrakastaz poztu zen.

(1988-IX-26) Mercedes Pequeño Pérez, bela-monitorearen laguntzailea.

(1992-VI-19) María José Aldarondo "Maiko" Zuzendaritza Batzordeko kideak Klubeko komodoro kargua hartu zuen.

(1992-IX-26) Malen klubeko idazkaritzan sartu zen, 80ko hamarkadan Marianek emandako pausoak jarraituz.

(1993-I-9) Patricia Lizarribar, Zuzendaritza Batzordeko kidea.

(2001-VII-20) Bulego-ordutegian bazkideak behar bezala artatzeko pertsona bat behar zenez, Batzor-

La pesca se llevo a la residencia de ancianos san Gabriel de Hondarribia.

Tras la relación de clasificación en la prueba venía la relación de especies capturadas así como el peso promedio de cada especie.

Las especies capturadas:

- Txiribitos, krabas y doncellas 440 piezas aproximadamente, dando una media de 0,120 Kg/Unidad
- 4 txitxarros 0,300 Kg/Unidad
- 3 muxarras 0,500 Kg/Unidad
- 2 ballestas de 0,900 Kg/Unidad

La pieza mayor capturada fue una ballesta.

5.8.- LA MUJER EN EL CLUB NÁUTICO

(26-VIII-1971) Socios de número pueden ser las cónyuges de los socios fundadores.

(12-II-1980) Administrativa actual: M^a Angeles Inda Ibarra, hasta 17-VI-1988.

(10-XI-1983) La junta se congratula de los éxitos obtenidos por Mariam Lizancos y Reyes Goñi en representación del Club.

(26-IX-1988) Mercedes Pequeño Pérez, ayudante del monitor de vela.

(19-VI-1992) María José Aldarondo "Maiko", vocal de la Junta Directiva, asume el cargo de comodoro del Club.

(26-IX-1992) Malen, se incorpora a secretaria del Club, siguiendo los pasos que diera Marian en los años 80.

(9-I-1993) Patricia Lizarribar, vocal de la Junta Directiva.

(20-VII-2001) La necesidad de una persona en horario de oficina para atender debidamente a los socios, hizo que la Junta, tras entrevistar a varias personas, contratara a Marcela Martínez, quien, según consta en acta, "en los pocos días que lleva con nosotros ha trabajado con una predisposición absoluta y un espíritu encomiable".

El crecimiento del Club hace que tenga que incorporarse a tareas administrativas Juncal Calderón, que nos acompañó hasta 2019, incorporándose a continuación Sara Irastorza. La complejidad de la gestión del Club



Cartel anunciador de la regata de 25 de julio de 2015.

deak, zenbait pertsona elkarriketatu ondoren, Marcela Martínez kontratatu zuen, eta aktan jasotzen denez, "Gurekin daramatzan egun gutxi horietan erabateko prestutasunarekin eta espiritu goresgarriarekin lan egin du".

Kluba hazi egin denez, Juncal Calderónek administrazio-zereginetan hasi behar izan du lanean, 2019ra arte. Ondoren, Sara Irastorza sartu da. Klubaren kudeaketaren konplexutasuna dela eta, klubeko zuzendari bat izendatu dute kudeaketa antolatzeko, eta Marcela Martínez Garmendia izendatu dute eginkizun horretarako. Azken urteetan, 2019tik, eraginkortasun handiz aritu da zuzendari lanetan.

EMAKUMEZKOEN LEHEN ESTROPADA (Ania M. Seisdedos. *El Diario Vasco*: 2019-07-09)

Emakumeek bakarrik osatutako eskifaiek parte hartu zuten lehen estropada Hondarribian izan zen, 2015eko uztailaren 25ean. Klub Nautikoak antolatutarik –zeinak aurten betetzen baititu 50 urte– hitzorduak emakumeen bela gurutzaldiak sustatzea zuen helburu, estropadetan parte hartzen dutenak gizase-meak izan ohi dira eta; talde mixtoetan parte hartzen duten emakumeak badira, baina oso gutxi dira patroik.

Lehen lehiaketa hura guztiz arrakastatsua izan zen, eta Klub Nautikoak ez du dudarik izan ondorengo

ha precisado del nombramiento de una directora del Club para ordenar la gestión, y ha sido nombrada para tal función Marcela Martínez Garmendia, desempeñando la dirección con gran eficacia los últimos años, desde 2019.

PRIMERA REGATA FEMENINA (Ania M. Seisdedos. *Diario Vasco*: 9-VII-2019)

La primera regata de Euskadi en la que participaron exclusivamente tripulaciones femeninas se celebró en Hondarribia el 25 de julio de 2015. Organizada por el Club Náutico de la localidad costera -que este año celebra su cincuentenario-, la cita tenía por objetivo fomentar la vela de crucero femenina, puesto que la gran mayoría de las tripulaciones que participan en regatas son masculinas, y aunque existen mujeres que navegan en equipos mixtos, pocas de ellas son patronas.

Aquella primera cita resultó todo un éxito, por lo que el Club Náutico no ha dudado en repetir la prueba los siguientes años y recientemente se ha celebrado la cuarta edición de la 'Regata Lamiak'.

En esta ocasión se reunieron siete embarcaciones de Hondarribia, Hendaia y Donostia, con un total de cuarenta participantes. Cuando las competidoras llegaron al Club Náutico, sobre las nueve de la mañana, el viento soplaba con más de 40 nudos en nuestra bahía, un hecho que hacía imposible salir a navegar. Las circunstancias continuaban igual cuando se celebró la reunión de patronas, sobre las diez y media.

El viento fue amainando, no obstante, según se acercaba la hora de salida, por lo que el Comité de Regatas, compuesto por Felipe Lopetegui, Coke Espinosa y Gorka Sánchez, montó el recorrido en nuestra bahía.

Para cuando las agujas del reloj marcaron el mediodía, las tripulaciones ya estaban preparadas y pusieron rumbo hacia el barco del comité, la embarcación Minatera. Sin embargo, el aire dejó entonces de soplar y la salida tuvo que retrasarse media hora, hasta que llegó suficiente viento del Oeste como para dar comienzo a la prueba.

En la primera prueba, el Minatera se encontraba a la altura de la playa de Hendaya y la boya de barlovento entre las Gemelas y Amuitz, mientras que para las siguientes dos se cambió el recorrido: si bien se mantuvo la salida, se modificó la posición de la boya

urteetan jarraipena emateko; berrikitan izan da Lamia Estropadaren laugarren edizioa.

Azken estropada honetan Hondarribia, Hendaia eta Donostiako zazpi ontzik hartu zuten parte, berrogei partaide orotara. Lehiakideak Klub Nautikora iritsi zirenean haizeak 40 korapilo baino gehiagoko indarrez jotzen zuen badian, ezinezkoa zen nabigatzea. Hamar eta erdietan patroiek bilera egin zutenean baldintzek berdintsu jarraitzen zuten.

Alabaina, haizea baretzen joan zen hasierako ordua hurbildu ahala, eta Estropada Batzordeak – Felipe Lopetegik, Coke Espinosak y Gorka Sanchezek osatua – ibilbidea antolatua zuen.

Erlojuaren orratzek hamabiak adierazten zituzteneko, prest zeuden eskifaia guztiak, eta batzordearen Minatera ontzirantz abiatu ziren. Haizea guztiz gelditu zen, ordea, eta ordu erdi atzeratu behar izan zuten irteera; mendebaldeko haizea jotzen hasi zenean eman zioten hasiera probari.

Lehenbiziko ekinaldian Minatera ontzia Hendaia hondartzaren parean zegoen, eta haizealdeko buiak Bikien eta Amuaitzen artean: irteerari eutsi bazioten ere, haizealdeko buiaren kokapena aldatu egin zuten, eta bigarren bat jarri, ia Erretan bertan.

Olatz Muñozek eta Decoexa taldeak irabazi zituzten hiru probak, Patricia Lizarribarrek, Naiara Muñozek y Patricia Alzak osatua. Bidasoaldeko eskifaia hau Espainiako J80 txapelketan izan berri da, eta Getxon izango diren Munduko Txapelketetan hartuko du parte.

Bigarren postua Loia eskifaia lortu zuen, Tata patroiz zuela; Tata Hondarribiko Klub Nautikoko Bela Eskolako irakaslea da, beste bost kiderekin batera: Nerea eta Amaia Etxebeste, Ángela Espinosa, Malena Vallejo eta Patricia Fernández. Hirugarren geratu zen Lamia Estropadan ezustekoa eman duen taldea, Tankarta Love izenekoa. Talde hori HKN-ko bela ikasleek osatzen dute, lehiaketa honetan parte hartzeko elkartu ziren bost emakumek: Ana Agirre, María Bustos, Helena Amunarriz, Amaia Sánchez y Myriam Sánchez.

Laugarren izan zen Insolent taldea: Ainhitze Etxeberria zuten patroiz eta Edurne Tamayok, Ana Llordések, Adriana Martínezek eta Diana Borjak osatzen zuten eskifaia. Hauen atzetik sailkatu zen Yacht Club Basqueko, Alebrije taldea, azken unera arte borrokatu zena: Emilie Revet, Emelie Pesquet,

de barlovento y se añadió una segunda boya rozando casi las erretas.

Olatz Muñoz y su equipo de Decoexa, compuesto por Patricia Lizarribar, Naiara Muñoz y Patricia Alza, obtuvieron las tres pruebas. Esta tripulación bidasotarra, que recientemente ha participado en el Campeonato de España de J80, intervendrá en los próximos días en el Mundial que se celebrará en Getxo.

Tras ellas llegó la tripulación Loia, patroneada por Tata, monitora de la Escuela de Vela del Club Náutico de Hondarribia, e integrada por Nerea y Amaia Echeveste, Ángela Espinosa, Malena Vallejo y Patricia Fernández. En tercera posición quedó el equipo revelación de esta edición de la Regata Lamia, el Tankarta Love, compuesto por exalumnas de la Escuela de Vela del Club organizador, que volvieron a reunirse para participar en esta competición: Ana Aguirre, María Bustos, Helena Amunarriz, Amaia Sánchez y Myriam Sánchez.

La cuarta posición fue para Insolent, con Ainhitze Etxeberria al timón junto con Edurne Tamayo, Ana Llordés, Adriana Martínez y Diana Borja. Tras ellas, el equipo del Yacht Club Basque, el Alebrije, que luchó sin cesar: Emilie Revet, Emelie Pesquet, Erell Quere, Veronique Courvoisier, Catherine Casasnovas y Dominique Danzer.

Las mujeres del Real Club Náutico de San Sebastián, con la incombustible Amaia Munilla al frente del Ezpalarta, en el que navegaban también Amaia Quintana, June Gutiérrez y Maitane Naya a bordo, obtuvieron la penúltima plaza.

Con 25 puntos, el equipo del Club Náutico de Hondarribia, a bordo de su querida Enara, la embarcación más antigua y vintage de la regata, con Uxue Esuain de patrona y las hermanas Leire y Oihane Erauskin, navegantes del Club hondarribitarra desde los 10 años, y las veteranas Naiara Lazkanotegi y Marcela Martínez, cerró la clasificación de Lamiak 2019.

La mañana resultó intensa pero bonita para las participantes de esta cuarta edición, que pudieron recargar pilas después gracias a un exquisito marmittako cocinado por Pello Olazabal y Manolo Ríos, que esperaban a las mujeres en las instalaciones del Club Náutico. En un ambiente de amistad y hermanamiento, las navegantes comentaron la jornada y prepararon el calendario de entrenamientos para la próxima edición.

Erell Quere, Veronique Courvoisier, Catherine Casasnovas eta Dominique Danzer.

Donostiako Real Club Náuticoko emakumeak azkenaurreko postuan iritsi ziren, Amaia Munilla nekaezina Ezpelarta taldearen buru zutela. Harekin batera ziren Amaia Quintana, June Gutiérrez eta Maitane Naya.

HKN-ko talde bat geratu zen azken postuan, eta 25 puntu eskuratu zituen. Uxue Esuain patroiz zela, beste lau kideok osatu zuten eskifaia: Leire eta Oihane Erauskin ahizpek -10 urte zituztenetik klubeko kide-, Naiara Lazkanotegik, eskarmentu handiko lehiakidea, eta Marcela Martinezek. Enara ontzi kuttunean lehiatu ziren, estropadako ontzirik zahar eta vintage-enean. Horixe izan zen 2019. urteko Lamiak Estropadaren sailkapena.

Goiza oso trinkoa baina polita izan zen laugarren edizio honetako partaideentzat. Ondoren Pello Olazabalek eta Manolo Ríošek prestatutako marmitako bati esker indarberritzeko moduan izan ziren, klubaren instalazioetan dena prest zuten eta. Lagunarte eta elkartasun giroan, nabigatzaileak ekitaldiaz solastu ziren eta hurrengo ediziorako entrenamendu-egutegia prestatu zuten.

(MUNDO DEPORTIVO: 2018-07-18) Euskal Kostaldeko Bela Estropada gure itsasertzera itzuli da berriz, XXVII. edizioa du. Proba ostiralean hasiko da, eta eskifaia igandera arte arituko dira, “belaren praktika bultzatzeko helburuz”, Euskadiko Kirol Portuen zuzendari den Edurne Egañak adierazi duenez. Aurten 40 bat ontzi sailatuko dira Urrezko Balea saria irabazten; horietatik 13tan bada emakumeren bat, gisa honetako proba batean inoiz izan den partaidetzarik handiena.

Aurkezpen ekitaldian parte hartu dute Edurne Egañak berak, HKN-ko zuzendari den Nicolás Azkonak, Donostiako Klub Nautikoko Marta Lizarraga kudeatzaileak, Abrako Klubeko komodoroak eta HKN-ko komodoro eta zuzendari tekniko den Felipe Lopetegik.

Euskal Kostaldeko XXVII. Bela Estropadaren aurretik, Nicolás Azkona zuzendariak aipatu du “emakumeen kopurua orokorrak baino arinago hazten ari direla”. Horrekin azpimarratu nahi izan du proba honek bete dezakeen gizarte lana. Hori gutxi balitz, “estropada horiei esker hasi ziren gaur egun hainbat herritan ditugun kirol-kaiak.”



Los secretos del viento los manejan como saben manejar los secretos: con soltura solidaria.

(MUNDO DEPORTIVO: 18-VII-2018) La XXVII Regata Costa Vasca vuelve un año más al litoral vasco. La prueba comenzará este viernes y las embarcaciones estarán en acción hasta el domingo con el objetivo de “impulsar la práctica de la vela” según la directora de EKP Edurne Egaña. En la edición número 27 de “la regata más importante del litoral vasco”, participarán alrededor de 40 embarcaciones con el objetivo de adjudicarse el Trofeo Ballena de Oro, 13 de ellas con presencia femenina, la mayor que nunca se ha visto en una prueba del estilo.

En el acto de presentación han participado figuras como la propia Edurne Egaña, así como el presidente del Club Náutico de Hondarribia Nicolás Azcona, la gerente del Club Náutico de San Sebastián Marta Lizarraga, el comodoro del Real Club Sporting y Real Club Marítimo El Abra Tomás Alonso-Allende y el comodoro y director técnico del Club Náutico de Hondarribia Felipe Lopetegui.

Antes del final del acto de presentación de la XXVII Regata Costa Vasca, el presidente del Club Náutico de Hondarribia Nicolás Azcona ha querido comentar que “la clase femenina crece más rápido que la flota en general”, queriendo destacar así la labor social que esta prueba puede llegar a completar. Por si fuera poco, muchos puertos deportivos que hoy en día hay en muchas localidades, se empezaron a construir gracias a este tipo de regatas.”

(NAIZ: 8-X-2020) Las aguas del Abra acogen este fin de semana la ‘I International Women’s Sailing Cup’ de vela. La prueba, que tuvo que ser aplazada en marzo a causa de la pandemia del Covid-19, reunirá a once tripulaciones de la clase J80 formadas exclusivamente por mujeres en una nueva competición que



Entrevista televisiva a participantes en la 1ª WOMENS SAILING CUP de Getxo en 2020
(<https://www.facebook.com/watch/?v=351659612822620>)



Magdalena Czernik, Patricia Alza, Marta Lizarraga, Olatz Muñoz, Amaia Sánchez eta Paula Hoz.
Bigarrenak sailkatu ziren. Haiekin Carlos Sergio Atxotegi, Getxo Udaleko zinegotzia.

Maiko Aldarondo Olasagasti. **HKNko KOMODOROA**

Maiko Aldarondok dio ia itsasoan jaio zela, Ondarroan. Bere aita arrantzalearekin, itsasoa, bere elikaduraz gain, familiaren bizitzaren ardatza zen. Jaio aurretik legatzera joaten ziren bi ontziren patroia izan zen, eta bikotearen armadorea ere izan zela uste du, hau da, Ondarroan. Ni jaio nintzenean, aita Pasaiko enpresa armadore batek kontratatatu zuen Ternuara arrantza patroia gisa joateko, bakailaora.

Gogora ekarriz, honako hau dio: *"Nire haurtzaroa eta gaztaroa ezaugarritzen bat bada, nire aitaren aldetik izan zen, denbora luzez. Ilusioz beteta itzultzen zen etxera mareen artean, eta atsegin handiz entzuten genituen istorioak eta abenturak, benetako grinaz eta grinaz kontatzen zituenak".*

Kontaktu bizi horrek itsasoarekin eta nabigazioarekin zerikusia zuen guztiarekiko zaletasuna piztu

pretende visualizar «la navegación de las tripulaciones femeninas y el fomento de su liderazgo».

Coloquio y entrevistas

De manera paralela a esta "I International Women's Sailing Cup" se va a celebrar el viernes en el club vizcaíno un coloquio y entrevistas en directo bajo el título 'La Mujer en la Vela' moderadas por la regatista Nuria Sánchez, de la Asociación J80 España.

Edurne Egaña, directora de Euskadiko Kirol Portuak, señaló en la presentación de la prueba que "este evento deportivo supone un gran paso en el objetivo que tiene EKP dentro de su estrategia de promover y contribuir a la igualdad entre mujeres y hombres en el ámbito náutico. Esta prueba va a dar visibilidad a la presencia de la mujer en la vela". La regatistas Carmen Galdós y Lourdes Bilbao, declaran que "las mujeres llevamos navegando mucho tiempo, con un porcentaje de navegantes femeninas cada vez más elevado" y que "este evento es un salto que fomenta la vela femenina".

El director deportivo de la prueba, Eduardo García-Santamarina, incidió en una cita que "presenta barcos vascos, de Galicia, Portugal, Cantabria, Palma de Mallorca, Valencia y Cataluña". Estarán la campeona olímpica Natalia Vía-Dufresne, favorita con el 'Dorsia'; Helena Alegre, ganadora de la Copa España; o Pilar Casares, vencedora de la Ladies Cup, que participa en el 'Moura' gallego, o el 'Decoexsa' de Olatz Muñoz, quien también está entre las favoritas".

Maiko Aldarondo Olasagasti. **COMODORO del CNH**

Maiko Aldarondo dice que casi nació en el mar, en Ondarroa. Con su padre arrantzale, el mar era además de su sustento el elemento sobre el que giraba la vida familiar. Fue el patrón de una pareja de barcos que iban a la merluza antes de que naciera y cree que incluso fue armador de la pareja, esto fue en Ondarroa. Cuando yo nací, mi padre había sido contratado por una empresa armadora de Pasaia para ir como patrón de pesca a Terranova, al bacalao.

Rememorando, comenta que *"si algo caracteriza mi infancia y mi juventud fue la ausencia de mi padre por largos periodos. Volví ilusionado a casa entre mareas y nos encantaba escuchar con gran atención las anécdotas y aventuras que relataba con verdadera pasión y entusiasmo"*.

Ese contacto intenso fue encendiendo una querencia

zuen, eta harrezkero ez zaitu utzi. Belarekiko interes horrek, kirol bezala, Patron de Yate titulua eskuratu zuen lehenik eta Capitan de Yate titulua ondoren. Patricia Lizarribarren "Patu" nabigazio-kidea, nabigatzeak eta estropadak egiteak kirol honetaz erabat gozatzea eragin zuen. Garai hartan berarekin partekatu zenuen itsasontzi bateko armadoreak eta patroiak izatearen salbuespena.

Zure lehen itsasontzia Somo30 izan zen, Aixkire IV, 80ko hamarkadaren erdialdean erosi zenion CNHko bazkide bati, Jose Mari Olaizolari, lehen ibilbide haieran klubeko jardueren bultzatzaileetako bati, Iñigo Jauregui eta Iñaki Jauregirekin batera. Emakumeen tripulazioa zen, eta gurutzadurak egiten hasi zineten, Asturiasera eta Galiziara zeharkaldiak, eta klubean zegoen giro onari esker joan zineten. Garai hartan, portuan, itsasontzi hori *"nesken itsasontzia"* ezagutzen zen, eta badakit gauza gehiago esango zituztela - Gogoan izan barrez -, portuko lokal haietan, kaiko txiringito hartan, orain Bela-Eskola denaren ondoan.

Gero Aixkire V.a etorri zen, Sprint 108 bat, Iñigo Jaureguik patroitu zuena. Zure anaia José Manuelek erosi zenuen 1998an, eta urte batzuk geroago jabe bakar gisa geratu zinen. Estropadez eta ibilaldi ahaztezinez gozatzeko aukera eman zizuen. Jada ez zinen klubeko Komodoro, eta une hartan tripulazio mistoak egiten hasi ziren.

Klubaren zabalgunea, taberna txiki eta aulki batzuekin, kirol-portuaren arima zen. Klubera iristen zinean norekin itsasoratu ez bazenuen, beti izaten zen norbait edozein itsasontzitan nabigatzera apuntatzen zena. Eta itzuleran beti aurkitzen zenuen norbait, irteerako gorabeherak, txantxa txikiak, txantxak eta egun horretako edo beste bateko istorioak, edo estropadetako gorabeherak, itsasoan barre asko egiten zutenak. Itsasoko egoerak eta leiak barre eta garagardo batzuekin leuntzen zirenak. Giroa ia lagun talde bat baino gehiago zen, klub batekoa baino, eta txiringito hura, gobernatzen zutenen artean, giro horretan laguntzen zuen: kainak, kafeak, merienda partekatuak, barreek, lekuari izaera kontribuitzen zioten eta gerturatzeko laguntzen zuten.

Zakarias txalupan hurbiltzen zen, itsasontzia buietan lotuta lagazuen jendea eramanez, eta kontakisun eta komentario barregarriak prestatzen zituzten. Edo Hilario bere umore finarekin eta belaren benetako ezagutza eta maitasun sakonarekin zegoen, bere garaian klubeko lehen bela-monitore tituluduna izatera eramane zuena. Eta arrainari buruz hitz egiten zen, eta arrain ihes egindako buruz ere, eta aparailu honi

por todo lo relacionado con el mar y la navegación que no te ha abandonado desde entonces. Ese interés por la vela como deporte te hizo acceder al título de Patron de Yate primero y luego al de Capitan de Yate. Compañera de navegación de Patricia Lizarribar, "Patu", navegar y regatear os hizo disfrutar plenamente de este deporte. Con ella compartiste en aquel tiempo la excepcionalidad de ser armadoras y patronas de un barco.

Tu primer barco que fue un Somo 30, el Aixkire IV, que compraste a mediados de los 80 a un socio del CNH, José Mari Olaizola, uno de los impulsores de actividades del club en aquellas primeras andaduras, junto a Iñigo Jauregui, Iñaki Jauregui... Se trataba de una tripulación de mujeres y comenzasteis a hacer cruceros, travesías a Asturias, Galicia, y gracias al buen ambiente que había en el club os fuisteis animando a regatear, -recuerdas-. Se trata de una época en la que ese barco era conocido en el puerto como el *barco de las chicas*, y que sé yo que más cosas dirían, -recuerdas entre risas-, en aquellos locales del puerto, aquel txiringuito del muelle junto a lo que ahora es la Escuela de Vela.



El Aixkire V, un Sprint 108, con el que tan buenos ratos pasó.

Luego vino el Aixkire V, un Sprint 108, que había patroneado Iñigo Jauregui. Lo compraste con tu hermano José Manuel en 1998, y años después quedaste como única propietaria. Comentas que os permitió disfrutar de regatas y de paseos inolvidables. Ya no eras Comodoro del club y era un momento en que fueron haciéndose tripulaciones mixtas.

La explanada del club, con aquel bar chiquito y unas sillas, era el alma del puerto deportivo, -rememoras-. Si no tenías con quien salir a la mar cuando llegabas al club, siempre había alguien que se apuntaba a navegar en cualquier barco. Y a la vuelta siempre te encontrabas con alguien a quien comentar las incidencias de la salida, los chascarrillos, las bromas y

edo hari buruz, edo estropadari buruz. Itsasoko bizi-tza partekatzen zen eta hura partekatuz gozatzen zen.

Giro hori grinaz bizi zenuen, eta "Sito" Iraizozek Komodoro izateari utzi zionean, kasuari ez zegozkion arrazoiengatik, José M.^a Errandonearen deia-ri erantzun onartzen zenion 1992ko apirilaren 9az geroztik hutsik geratu zen komodoro gisa. 1993ko martxoaren 6ko hauteskundeetan Zuzendaritza Batzordean sartu zinen Komodoro karguan jarraituz. Garai nahasiak ziren klubean eta hain errazak ez ziren gauzak. Miguel Insauti lehendakari zela, Patricia Lizarribar "Patu" ere batzordekide izan zen (bi hila-bete lehenago hasi zen Batzarrean, urtarrilaren 9an). Gauza asko zeuden egiteko, eta arima handia jarri zenuten horretan.

Ez zenekien orduan Klub Nautiko bateko beste emakume Komodoro bat ez zegoenik, baina zu ez zinen sartu emakume gisa erreibindikazio-errekorra haus-teko -proposatu gabe lortu zenuen-, baizik eta zure ezagutza, lanerako gaitasuna eta klubaren zerbitzura emateko, Komodoro karguaren berezko bela-jardue-ren arduradun gisa. Badakit ez zela erraza izan, klubean bertan desadostasun handiak sortu baitziren presidentetzaren eta txapelketa batera joan zen bela-monitorearen artean, ez dut gogoratzen non ez zen lehiatzen gure lehiatzaileetako bat ere, eta klubaren baimenik gabe egin zuen. Gertaera horrek tentsio eta desadostasunez betetako edalontzi bat bete zuen, eta klubetik banantzearekin amaitu zen, eskolan ondo egin arren. Eta hor zeunden zu bela-eskolako neska-mutilen prestakuntza nautikoa berriro aktibatze-ko. Eta jarraipena eman zenion. Eta ez hori bakarrik, kluba ibilbide luzeko nabigazioen "espedizioan" jartzeko gai izan zinen, ez estropada lehiakorren formatuan, baizik eta baterako prestakuntzan, konboian edo eskuairan, espedizio bat eta abentura nautiko bat bezala, helmuga komuna duten belaontzi batzuk: Galizia. "Konpostelanaren" hasiera izan zen, eta Hondarribia-tik abiatuta Kantauri osoa zeharkatzen du. Interesak koordinatu behar ziren eta "zatoz eta kontatu ezazu" leloa zabaldu zenuten, Eusko Jaurlaritzak turismoa gure lurretara erakartzeko abiarazi zuen kanpaina. 1993an izan zela uste dut. Turismo Sailaren babesa zenuten, eta hori lortzeko oso garrantzitsuak izan ziren Oriol Ruiz Cabestanyren eta Kantauri isurialdeko hainbat klubengandik kudeaketak, eta lortu zenuten. Orain klasiko bat da.

Baina garai nahasiak ziren, eta Zuzendaritza Batzorde gisa zuen kudeaketa garaiz baino lehen amaitu zen, 1994ko urriaren 7ko batzarrean, eta Javier Urkolak zuzendutako Batzar-taldeari eman zitzaion

las anécdotas de ese o de otro día, o las incidencias ocurridas en las regatas, con muchas risas... Eran piques sanos en la mar que se suavizaban con unas risas y unas cervezas. El ambiente era casi más de un grupo de amigos que de un club, y aquel txiringuito con la extraordinaria buena disposición de quienes lo regentaban contribuía a ese ambiente: la caña, el café, la merienda compartida, las risas, infundían carácter al lugar y contribuían al acercamiento de la gente. Allí se acercaba Zacarías en el bote trayendo a los que habían amarrado el barco a las boyas y se preparaban los chascarrillos y comentarios jocosos. O estaba Hilario con su fino humor y su profundo conocimiento y amor por la vela, que le había llevado a convertirse en su día en el primer monitor de vela titulado del club. Y se hablaba sobre lo pescado y no pescado, y de este o aquel aparejo, o de la regata tal o cual. Se compartía la vida del mar y se disfrutaba compartiéndola.

Ese ambiente lo vivías con pasión, y cuando "Sito" Iraizoz dejó de ser Comodoro por motivos que no vienen al caso, atendiste la llamada de José M.^a Errandonea y ocupaste su vacante como COMODORO desde el 9 de abril de 1992. En las elecciones de 6 de marzo de 1993 te incorporaste a la Junta Directiva continuando en el cargo de Comodoro. Eran tiempos turbulentos en el club, cualquier cosa menos sencillos. Con Miguel Insauti como Presidente estaba también Patricia Lizarribar "Patu" como Vocal (se había incorporado a la Junta dos meses antes, el 9 de enero). Había muchas cosas que hacer y pusisteis mucha alma en ello.

No sabías entonces que no había otra mujer Comodoro de un Club Náutico, pero tú no entraste para batir ningún récord reivindicativo como mujer, -que lo lograste sin proponértelo-, sino para poner tu conocimiento, tu capacidad de trabajo y entrega al servicio del club como responsable de la actividades de vela propias del cargo de Comodoro. Sé que no fue fácil porque surgieron dentro del propio club unas desavenencias muy fuertes entre la presidencia y el monitor de vela, que asistió a un campeonato, no recuerdo el lugar, donde no competía ninguno de nuestros regatistas y lo hizo sin permiso del club. Este episodio colmó un vaso que se había ido llenando de tensiones y desacuerdos, y concluyó con su separación del club, a pesar de su buen hacer en la escuela de vela. Y ahí estabas tú para volver a activar la formación náutica de los chavales de la escuela de vela. Y lograste darle continuidad. Y no sólo eso, sino que fuiste capaz de poner al club en la "expedición" de navegaciones de largo recorrido, no en el

bide. Hala ere, klubarekiko elkarlanerako eta maitasunerako duzun espirituak Komodoro karguari jarraipena ematera bultzatu zintuen, kargu berriei babesa eta laguntza emanez erantzukizunak beren gain hartzeko orduan, aktetan jasotzen den bezala.

Klubeko Zuzendaritza Batzordetik igaro zinenean ikusten denez, ez zinen bertan sartu genero-parekotasun bat edo emakume gisa ordezkaritza bat aldarrikatuz, baizik eta jarraitzeko bultzada eta kemena behar zituen jarduera bat kudeatzeko dituzun gaitasunak balioesteko. Eta hori lortu duzu, zalantzarik gabe.

Garrantzitsua da emakumeek klubari egindako ekarpen horri balioa ematea, ez bakarrik zure kirol-alderdi pertsonalari dagokionez, baita klubetik atera diren eta zuen begiraleekin eta zuen ereduarekin sortzeko gai izan zineten bultzada horiek mamitu zituzten estropadalari handiak kontuan hartuta ere. Kontuan hartu behar da berrogeita hamar urte hauetan klubaren garapenean emakumeak oso paper garrantzitsua izan duela balio maskulinoen klixetan oso kokatuta zegoen gizarte batean.

Gaur egun, emakumeek tradizioz gizonek garatu izan dituzten zereginak eta funtzioak betetzeko duten gaitasuna aldarrikatzen da, eta, une horretan, garrantzitsua da berdintasun horren muinean arreta jartzea, zuk bezala, ordura arte emakumeek bete ez zituzten lanpostuetan baldintza berdinetan lehiatu zirenak kontuan hartuta, sexuen araberako funtzioen bereizketa horrek justifikaziorik ez zuela agerian utziz.

Berariaz jazarri gabe lortzen diren lorpen horiek balio handiagoa dute, ahal bada, egitate horrengatik beragatik, eta hori da klubaren berrogeita hamargarren urteurrenaren ospakizun honetan argitara atera nahi duguna: klubak eskertzen duela emakume askok adierazi duzuen grina eta aurrera ateratzeko ahalegin hori.

Berariaz jazarri gabe lortzen diren lorpen horiek balio handiagoa dute, ahal bada, egitate horrengatik beragatik, eta hori da klubaren berrogeita hamargarren urteurrenaren ospakizun honetan argitara atera nahi duguna: klubak eskertzen duela emakume askok adierazi duzuen grina eta aurrera ateratzeko ahalegin hori.

Orain, zuri entzunda, agerian geratzen da ez duzula itsasoa edo bela aintzat hartzen emakume zarela. Baldintza horrek ez duela axola, itsasoa eta bela ikusten dituzulako bere esentzian, halakotzat, alderdi lehiakorrik gabe jada, gozatzeko bakarrik. Eta espero dugu jarraituko duzula gozatzen lehiaren aurkakoak

formato de regata competitiva sino en el de formación conjunta, en convoy o en escuadra, como una expedición y una aventura náutica, de una serie de veleros con destino común: Galicia. Fue el inicio de la “Compostelana” que se ha realizado en más ocasiones y que, partiendo de Hondarribia, recorre todo el Cantábrico. Había que coordinar intereses y fuisteis difundiendo el lema “Ven y cuéntalo”, campaña que lanzó el GV a fin de atraer el turismo a nuestras tierras. Creo que fue en 1993. Llevabais patrocinio de la Consejería de Turismo y para lograrlo fueron muy importantes las gestiones de Oriol Ruiz Cabestany y de diferentes clubes de la cornisa cantábrica, y lo lograsteis. Ahora es ya un clásico.

Pero eran tiempos convulsos y vuestra gestión como Junta Directiva terminó antes de tiempo, en la asamblea del 7 de octubre de 1994, dando paso al grupo de Junta dirigido por Javier Urkola. No obstante, tu espíritu de colaboración y de amor por el club te indujeron a dar continuidad al cargo de Comodoro, apoyando y asistiendo a los nuevos cargos en la asunción de sus responsabilidades, tal como se recoge en actas.

Lo que se aprecia de tu paso por la Junta Directiva del club es que no entraste en ella reivindicando una paridad de género o una representación como mujer, sino para poner en valor tus capacidades de gestión de una actividad que necesitaba impulso y coraje para continuar. Y eso lo lograste sin duda alguna.

Es importante poner en valor esta aportación femenina al club, no solamente en tu faceta personal deportiva, sino también considerando las grandes regatistas que han salido del club y que mamaron aquellos impulsos que fuisteis capaces de generar con vuestros monitores y vuestro ejemplo. Es necesario considerar que en el desarrollo del club en estos cincuenta años la mujer ha tenido un papel muy importante en una sociedad que estaba muy posicionada en clichés de los valores masculinos.

En el momento actual en el que se reivindica la capacidad de la mujer para llevar a cabo tareas y funciones que tradicionalmente desarrollaban hombres, es importante poner el foco en la esencia de esa igualdad observando a quienes, como tú, compitieron en igualdad de condiciones en puestos que no habían sido ocupados por mujeres hasta entonces, poniendo en evidencia que esa diferenciación de las funciones por sexos no tenía una justificación.

Esos logros que se consiguen sin haberlos perseguido específicamente tiene más valor, si cabe, por ese

ez diren ekitaldietan tripulatzailerik gisa parte hartzeko esperientzia berri horietan – "Kroketa estropada" horietan, hain zuzen ere, grinaz hitz egiten baituzu eta parte hartu nahi baituzu –, izan ere, esperientzia horiek antzina parte hartu zutenen antz handia dute, hau da, denbora luzea igaro eta harreman onak egin behar nituen estropadetan, lehiaren alderdiaren gainetik, itsasoaz eta belaz benetan gozatzeko.

Kluba eratu dutenen eta osatzen dutenen ahaleginen balioa aldarrikatu nahi dugu, generoari begiratu gabe, baina bistatik galdu gabe, aipatu duzun aztarnarik utzi gabe haizeak daraman hondar hori bezala bertatik igaro zareten emakumeak ager ez zaitezten. Ezin dugu ahaztu klubeko bigarren presidentea emakume bat izan zela, Mercedes Iridoy, 1970eko hamarkadan, asaldaturik, trantsizio politiko-sozialarekin, gauden tokian egoitea ahalbidetu zuen erabakitasun eta ausardiarekin.

Zure bizitza profesionalak pertsonen gaitzak leuntzeran eraman zaitu, eta nabigazioarekin sortzen den lasaitasun horretaz – batzuetan bizi – gozatzeko duzun grina pertsonalak. Jarrai dezala horrela luzaroan.

5.9.- GIZARTE, ITSASO ETA KULTURA GAIEN ZABALKUNDEA

Zaila izango litzateke Klub Nautikoaren bidez landu diren gaiak eta horiei heltzeko moduak azaltzea (hitzaldiak, erakusketak, lankidetzak, baliabideen lagapen desinteresatua, ekitaldietan parte-hartze aktiboa eta pasiboa, etab.). Beraz, gai batzuk azalduko ditugu, besteak beste, bere garaian ekitaldia iragartzeko egin genituen kartelen bidez. Kartelgintza hau ez da zehatza, eta, beraz, ekitaldi batzuk ez dira islatzen, eta horrek ez die interesik kentzen ez gaiari ez aukerari; aitzitik, espazioko arrazoi logikoengatik, liburu honetan aukeraketa bat egin behar izan dugu, landutako gai gehienak (kirolekoak, osasunekoak, historiakoak, abenturazkoak, segurtasunekoak, nautikoak, etab.) biltzen saiatuz.

(1984-XII-3) Gabonetan belaontzi aste bat antolatzea, aipatzekoak dira I. Christmas Race Laser, hainbat hitzaldi, estropadetako Epaila eta Epaimahaien ikastaroa, etab.

(1994-X-11) estropadetako epailei buruzko ikastaroa Jauregi Hotelean.

(1994-XII-17) Proposamena José M^a Ugarteri, San Pedroko Arrantzaleen Kofradian gaztetxoei eman beharreko hitzaldi baterako.

mismo hecho, y eso es lo que pretendemos sacar a la luz en esta conmemoración del cincuentenario del club: que el club agradece esa pasión y ese esfuerzo por sacarlo adelante que habéis manifestado muchas mujeres.

Escuchándote ahora se pone en evidencia que no aprecias el mar o la vela por tu condición de mujer. Que esa condición no cuenta porque se observa que ves mar y vela en su esencia, como tales, sin aspectos competitivos ya, solo para disfrutarlos. Y esperamos que sigas disfrutándolo en esas nuevas experiencias de participación como tripulante en eventos no competitivos, -tal esa "regata Kroketa" de la que hablas con pasión y en la que ansías participar -, porque esas experiencias se parecen mucho a aquellas otras en las que participaste antaño, aquellas regatas donde estaba por delante pasar un buen rato y hacer buenas relaciones, por encima del aspecto competitivo, en auténtico disfrute del mar y de la vela.

En el club queremos reivindicar el valor de los esfuerzos de quienes lo han constituido y lo constituyen, sin mirar al género, pero sin perderlo de vista, para que no aparezcaís las mujeres que habéis pasado por él como esa arena que se lleva el viento sin dejar huella que mencionabas. No podemos olvidar que la segunda presidencia del club la desempeñó una mujer, Mercedes Iridoy, en los años setenta, convulsos, de transición político-social, con una determinación y una entereza que posibilitó que estemos donde estamos.

Tu vida profesional te ha llevado a suavizar las dolencias de las personas, y tu pasión personal a disfrutar de esa calma, -a veces brava-, que se desencadena con la navegación. Que siga así mucho tiempo.

5.9.- DIVULGACION DE TEMAS SOCIALES, MARÍTIMOS Y CULTURALES

Sería difícil exponer el conjunto de temas tratadas y las formas de abordarlos (charlas, exposiciones, colaboraciones, cesión desinteresada de medios, participación activa y pasiva en eventos, etc.) que se han ido realizando a través del Club Náutico, así que vamos a exponer una miscelánea de temas algunos tratados a través de los carteles de anuncio del evento que realizamos en su momento. Esta cartelería no es exhaustiva por lo que habrá eventos que no se reflejen, lo que no quita interés ni a su temática o ni su oportunidad, sino que por razones lógicas de espacio en este libro hemos tenido que realizar una selección, tratando de

(2008-V-10) 2008ko hitzaldien arrakastaren ondoren, 80 pertsona joan dira batez beste, eta hainbat gai proposatu dira hurrengo ziklorako: Euskal Itsasgizonak, Sukaldaritza Ikastaroak, Gonzalez familiaren munduko itzulia, Atlantikoa arraunean, belarako eta arrantzarako epaileen ikastaroak, Aquariuma

(2009-V-23) hitzaldietara 40 bat pertsona joan dira batez beste, baina Zigor Gonzalezenean 100 inguru.

(2013-VI-14) Jose Luis Cort jaunak emandako "zimarroari" buruzko hitzaldia arrakastatsua izan zen, baita "segurtasuneko Jardunaldi Praktikoa" ere.

Eta oraintsuago...

abarcar la mayor parte de los temas tratados, desde deportivos, sanitarios, históricos, aventureros, de seguridad, náuticos, etc. Esta es una muestra de ellos.

(3-XII-1984) Organización de una semana de vela en Navidad, destacando la I Christmas Race Laser, diversas conferencias, curso de Jueces y Jurados de regatas, etc.

(11-X-1994) Curso de Jueces de regatas en el Hotel Jauregi.

(17-XII-1994) Propuesta a José M^a Ugarte para una conferencia a impartir a los chavales, en la Cofradía de Pescadores de San Pedro.

(10-V-2008) Tras el éxito de las conferencias del año 2008, con una media de asistencia ha sido de 80 personas, se proponen varios temas para el siguiente ciclo: Marineros Vascos, Cursillos de Cocina, Vuelta al mundo de la familia González, El Atlántico a Remo, cursos de Jueces para vela y Pesca, Aquarium...

(23-V-2009) La media de asistencia a las charlas ha sido de unas 40 personas, pero en la de Zigor González hubo unos 100 asistentes.

(14-VI-2013) La Charla sobre el "Cimarrón" impartida por el Sr. Jose Luis Cort fue un éxito, así como la "Jornada Práctica de Seguridad".

Y más recientemente...

Conferencia-Hitzaldia CLUB NÁUTICO DE HONDARRIBIA

La primera vuelta al mundo

Magallanes-Elcano

Munduari lehenengo itzulia





Magallanes



Elcano



Ponente-Hizlaria:
Juan Manuel Errea
Marino-Itsas Gizona
07/06/2019
19:30
Club Náutico Hondarribia

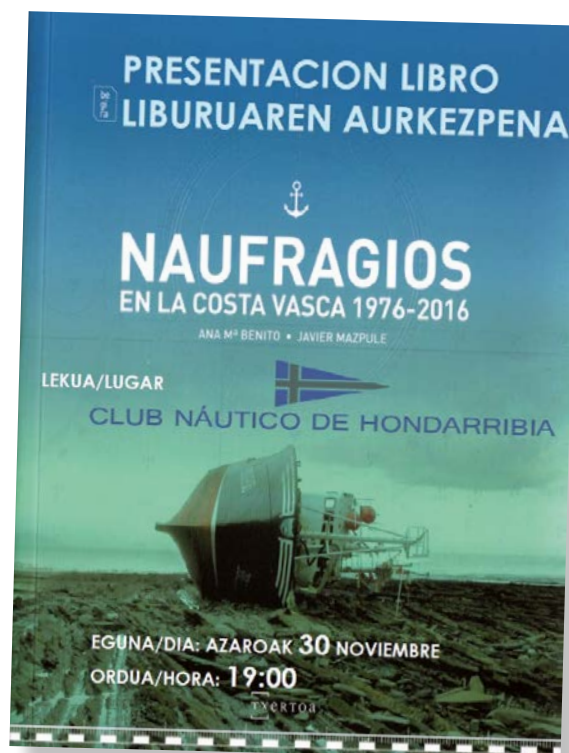
Conferencia de J.M. Errea sobre la primera vuelta al mundo.



Conferencia de Igor Arregi sobre las vicisitudes de la pesca.



Comprendiendo el cambio climático, con Leire Mendizabal y Jesus M. Barriuso.



Naufragios en la costa vasca comentados por Ana M. Benito y Javier Mazpule.



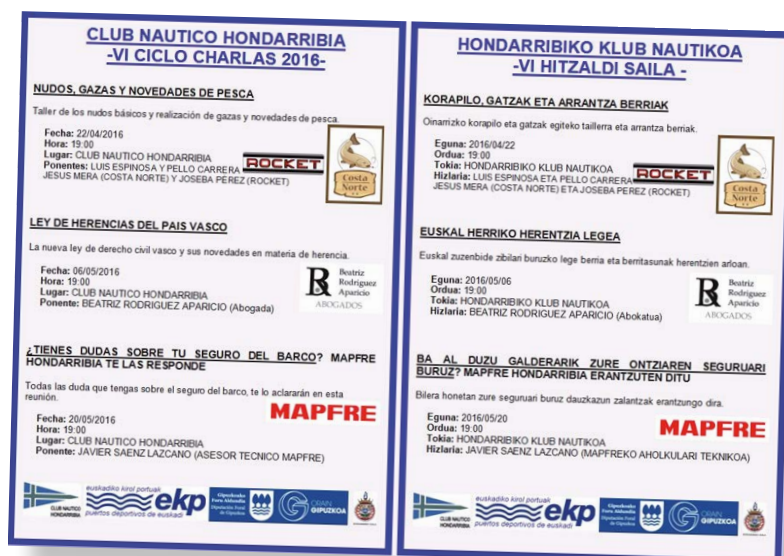
Presentación de la aventura de El Corto Maltés entre Santander y Bretaña.



Integrando en el club a los más pequeños comprometiéndoles en la solidaridad.



La historia en claroscuros: no todo es honor y gloria, también había intereses menos claros. Koldo Ortega nos muestra también esa historia, nuestra también.



Puesta al día en Nudos, gazas, novedades de pesca, normativa y seguros de la embarcación.



Para recoger hay que sembrar.

III. CONCURSO FEMENINO DE PESCA SOLIDARIA DESDE EMBARCACIÓN

ANTOLATZAILEA/ORGANIZADOR:
HONDARRIBIAKO ITSASKARI BATZA
CLUB NAUTICO HONDARRIBIA

NESKEN ONTZITIKO III. ARARRANTZA TXAPELKETA SOLIDARIOA
2 DE JUNIO DE 2018KO EKAINAREN 2

Izen emateak edo bazkarirako-inscripciones concurso y/o comida: www.cnh-hib.org 943.64.27.88
Azken eguna/Último día: Maiatzaren 26a/26 de mayo

EGUTEGIA/PROGRAMA
1 DE JUNIO/EKAINAREN 1
17:30 Hizpeldia/Charla informativa: "CONOCE EL LUPUS"
Hizlariak/Ponentes:
Gaizka Lana (ADELES Gipuzkoa)
Zuriñe Serradilla (Psicólogo/Psikologoa)
Tatiana Arcelus (Dietista)
Lugar/Lekua: Club Náutico de Hondarribia
Hondarribiko Klub Nautikoa

2 DE JUNIO/EKAINAREN 2
08:00 GOSARIA/DESAYUNO
09:00-12:00 LEHIAKETA/CONCURSO
14:00 BAZKARIA/COMIDA

III. ARMADORAK

LAGUNTZAILEAK/COLABORADORES:

ekp D'PIEDRA ipiaz jolaski EROSKI

ARMADORAK-ONTZIJABEAK
NESKEN ONTZITIKO 4. ARARRANTZA TXAPELKETA SOLIDARIOA
4º CONCURSO FEMENINO SOLIDARIO DE PESCA DESDE EMBARCACIÓN
CLUB NAUTICO HONDARRIBIA

EGUTEGIA / PROGRAMA:
18:00
Gosaria 08:00 Desayuno
Txapelketa 09:00-12:30 Concurso
Bazkaria 14:00 Comida

Txapelketa eta bazkariaren izen emateak maiatzaren 10a arte, inscripciones para el concurso y la comida hasta el 10 de mayo.

MENI:
Helduak 15€ Adultos
umeak 9€ Niños

18/05/19
AFAGI
ALZHEIMER GIPUZKOA

+ INFO: 943 64 27 88 – cnh-hib.org – oficina@cnh-hib.org

FILA 0: ES87 2095 5004 44 1061556980

Aprovechando el tirón del concurso de pesca ARMADORAK se da visibilidad a AFAGI (Asociación de Familiares con Alzheimer de Gipuzkoa) permitiéndoles exponer su problemática en busca de solidaridad.

Pesca solidaria ARMADORAK desde embarcación fondeada. La solidaridad puede ser divertida.

5.10.- HONAINO IRITSI GARA: 2019 EKITALDIKO MEMORIA

50 urteko ibilbide honetan hainbat belaunaldi igaro dira dagoeneko. Horren erakusgarri dira bazkideren batek beste kapitulu batean egiten dituen adierazpenak, non lehen garaietan ontzietara iristeko zituzten zailtasunei buruz hitz egiten duen. Sarbide hori, batzuetan, Ramon Iribarren pasealekuko hormako eskaletatik haietaraino igeri eginez ere lortzen zuten, oraindik ez baitzegoen haiek hurbiltzeko botero zerbitzua finkatuta.

Gogo biziz hitz egiten dute bizitzea egokitu zitzaien gaztaroan zuten nabigatzen ikasteko gogoaz. Eta ikasi egin zuten. Eta lagundu zuten seme-alabek ere ikas zezaten bela-eskola bat sortzeko beharrezko hobekuntzak sustatuz, hasieran baliabideak baino gogo handiagoz, baina funtzionatu zuena. Bere seme-alabek, jada, aparteko monitoreen laguntza izan zuten bela-eskolan, nabigazioaren gako guztiak erabiltzen lagundu zietenak, ez soilik ontzi bat erabiltzen. Itsasoa ezagutu eta errespetatu egin behar zuen haserre zegoenean, zuhurtziaz jokatzuz. Haizealde egoki bat aurkitzen jakitea zegoen, bizkor mugitzeko, bere amorruei enbata eta haize erotuen eran ihes eginez. Ontzia gobernatzea ahalbidetzen duten aparailuak ezagutu eta maneiatzea zegoen, eta horiek zaintzea hurrengo ildoan funtzionatzen jarrai zezaten. Erlaxatzeko uneetan konplizitatea bilatzen ari nintzen, behar zituenean besteari lagun ziezaioketen ezagutzak partekatuz. Zekitenei begira nengoen, nabigatzen lagunduko zizuten ondorioak ateratzeko, portu onera iristeko. Lehiakortasuna suspertzea zegoen, arauak errespetatuz proposatutako helburuak beste batzuek baino lehenago lortzeko. Adiskidetasun hori zegoen, hitz lodiak erabiltzea ahalbidetzen duena, beste egoera batean mindu ahal zintuztenak, baina inguru hartan hurbiltasunean eta adiskidetasunean zekitenak.



De quien se pelea así con el mar y con el viento se puede esperar lo mejor. En la escuela ese espíritu se estimula.

5.10.- HEMOS LLEGADO HASTA AQUÍ: MEMORIA DEL EJERCICIO 2019

En este recorrido de 50 años han pasado ya varias generaciones. Prueba de ello son las manifestaciones que aporta algún socio en otro capítulo, donde habla de las dificultades que tenían para llegar a las embarcaciones en los primeros tiempos. Ese acceso lo lograban en ocasiones incluso nadando desde las escalas del muro del paseo Ramón Iribarren hasta ellas porque no estaba todavía asentado el servicio de botero para acercarles.

Hablan con entusiasmo de las ganas de aprender a navegar que tenían en aquella juventud que les tocó vivir. Y aprendieron. Y contribuyeron a que sus hijos también aprendieran promoviendo las mejoras necesarias para crear una escuela de vela, con más entusiasmo que medios al principio, pero que funcionó. Sus hijos ya se vieron asistidos en la escuela de vela por monitores extraordinarios que les ayudaron a manejar todas las claves de la navegación, no sólo a manejar una embarcación. Estaba conocer el mar y respetarlo en sus momentos de ira, manejando la prudencia. Estaba el saber encontrar un barlovento adecuado para moverse con agilidad, huyendo de sus furias en forma de galernas y vientos enloquecidos. Estaba conocer y manejar los aparejos que permiten gobernar la embarcación, y cuidarlos para que en la siguiente singladura continuaran funcionando. Estaba buscar la complicidad en los momentos de relajamiento compartiendo conocimientos que podrían ayudar al otro cuando los necesitara. Estaba observar a los que sabían, para sacar conclusiones que pudieran ayudarte a navegar para llegar a buen puerto. Estaba el estimular la competitividad para alcanzar antes que otros los objetivos propuestos respetando las reglas. Estaba esa camaradería que permite usar palabras gruesas que en otras circunstancias podrían herirte, pero que en aquel entorno sabían a proximidad y calor de amistad.

Compartir conocimientos y recursos es la clave de la cohesión social, echando una mano en las situaciones difíciles. Todo eso hay que gestionarlo en una embarcación cuando se navega, y todo eso se aprende en esa escuela de vela y en el club náutico, una auténtica escuela para la vida.

Muestra de ello, la confirmación de que las cosas son así, es este resumen de la memoria de actividades del Club durante el año 2019, el del cincuentenario. Actividades que son similares o continuación de otras promovidas en años anteriores, siempre con espíri-

Ezagutzak eta baliabideak partekatzea gizarte-kohe-sioaren gakoa da, egoera zailetan esku hartuz. Hori guztia ontzi batean kudeatu behar da nabigatzen de-nean, eta hori guztia bela-eskola horretan eta klub nautikoan ikasten da, bizitzarako benetako eskolan. Horren erakusgarri da Klubaren 2019ko jardueren memoriaren laburpena, berrogeita hamargarren ur-teurrenarena.



Aquellos chavales que se entusiasmaron al principio son los padres de los que entusiasmos ahora. Si siembras, recoges. Pero hay que cultivarlo. Así es la escuela de vela.

Aurreko urteetan sustatutako jardueren antzekoak edo horien jarraipena diren jarduerak, betiere hobetzeko, aurrera egiteko, arrantza- eta bela-lehiaketetan jarritako itxaropenak gainditzeko, dibulgaziozko hitzaldi eta hitzaldietan, zailtasunak dituzten kolektiboei laguntzeko, beren ekitaldiak garatzeko gure ezagutzak eta baliabideak behar dituzten erakundeekin lankidetzan, eta kudeatzen gaituzten baina funtzionatzeko gure jardura behar duten erakundeekin lankidetzan, benetako batean Sinbiosia Banakako azterketen testua baztertu da. Horiiek ezagutzeko interesa duenak argitalpen honekin batera formatu digitalean dagoen bilduman bila ditzake. Zenbakirik ere ez da ageri. Horrela egin da berariaz klubaren alderdi argitsua erakusteko. Bestea ere, fakturen eta diru-sarrera eta gastu arrunten iluntasuna, hor dago, Zuzendaritza Batzorde batek ondo pilotatzen du, eta ondo egiten saiatzen da, eta kudeatzaile batzuek eraginkortasunez eta pilotu onarekin zuzentzen dituzte pertsonak eta klubaren ondarea.

Orain, lehen bazkide haien bilobek bela-eskola eta azpiegitura sozial eta administratibo inbidiagarriak dituzte, 2019ko jardueren memoriak agerian uzten duen bezala. Berrogeita hamar urteko ibilbidea, aurrera egiten, eta aurrera jarraitzen dugu.

tu y actitud de mejora, de progreso, de superar las expectativas puestas en competiciones de pesca y vela, en charlas y conferencias divulgativas, en apoyo a colectivos con dificultades, en colaboración con entidades que precisan de nuestros conocimientos y medios para desarrollar sus eventos, y en colaboración con las instituciones que nos gestionan pero que precisan de nuestra actividad para funcionar, en una auténtica simbiosis social.

Se ha prescindido en el texto de los reconocimientos individuales. Quien tenga interés en conocerlos puede buscarlos en la recopilación que, en formato digital, acompaña a esta publicación. Tampoco aparecen números. Se ha hecho expresamente así para mostrar la parte luminosa del club. La otra, la de la oscuridad de las facturas y los ingresos y gastos corrientes, también está ahí, bien pilotada por una Junta Directiva que se esfuerza en hacerlo bien y por unos gestores que dirigen con eficacia y mano de buen piloto a las personas y al patrimonio del club.

Ahora los nietos de aquellos primeros socios disfrutaban de un escuela de vela y de unas infraestructuras sociales y administrativas envidiables, tal como lo pone en evidencia esta memoria de actividades del año 2019. Cincuenta años de andadura, progresando, y..., continuamos.

MEMORIA DE ACTIVIDADES DE 2019: Relación de actividades

1. ESCUELA DE VELA y CURSILLOS

Durante este año la Escuela de Vela ha seguido aumentando en el número de cursillos de iniciación, y con el apoyo de las ligas sociales (Liga Bidasoa – Liga de Verano) los alumnos de la Escuela han podido entrenar y disfrutar de la navegación durante todo el año.

En la **Escuela Infantil** (8-14 años) navegación en la clase Optimist, barco individual, durante este curso han sido 18 niños y 11 niñas.

En **Vela Juvenil Tutelada**, grupo compuesto por alumnos a partir de 14 años, se navega en láser y 420, en el que en este curso han participado 11 chicos y 14 chicas. Además, cerca de 60 socios deportivos adultos, navegan desde las instalaciones de la Escuela, entrenando en la Bahía y participando en Regatas organizadas por el Club y en la Liga Vasca. En total, más de 110 socios deportivos navegan en la Escuela de Vela habitualmente. Los alumnos de Vela Infantil y Vela Juvenil participan en las siguientes Regatas de

la Liga Vasca: Bilbao, Vitoria, Navarra y Donostia, y las siguientes regatas de Alto Nivel: Copa. de España de Optimist y Cpto. de España.

CURSILLOS DE VELA LIGERA DE INICIACIÓN

La iniciación a la vela, está enfocada desde las siguientes líneas de cursillos;

DEPORTE ESCOLAR: Un total de 278 alumnos de las Ikastolas de Hondarribia han realizado un cursillo de 5 días de iniciación a la vela, en la embarcación Raquero.

PROGRAMA UDA 2019: 252 personas han disfrutado de un cursillo de 5 días de vela durante el verano, en las modalidades de optimist, láser, vaurien, hobbie cat y crucero.

UDA PASAIAN: Un año más y a petición de los Ayuntamientos de Oarsoaldea, el Club Náutico lleva ha ofrecido clases en optimist a los habitantes de Oarsoaldea, dentro de su programa Uda.

COLONIAS Y GRUPOS: 1.971 chavales han realizado cursillo de grupo, de las que 992 han sido chicos, y 979 chicas.

CURSILLOS LIBRES (periodo no estival): 30 personas adultas han realizado cursillos de laser, raquero, hobbie cat y vaurien.

En total, por las instalaciones de la Escuela han pasado más 2.500 personas que han disfrutado de su primer contacto con la navegación.

JORNADAS SOLIDARIAS

Un año más, el 1 de junio, los chavales de la “**Asociación Mindara**” de Oarsoaldea que ofrece actividades a niñ@s con diversidad funcional, disfrutaron de un día navegando en la Bahía de Higer. Esta actividad, es una de las que más les gusta a en la Asociación.



Ellos también disfrutan de la navegación. Su excitado entusiasmo bien merece el esfuerzo.

El 29 de agosto, los adolescentes del “**Programa Norbera**” de la Fundación Izan, pudieron probar la navegación a vela en nuestras instalaciones junto con sus terapeutas, actividad que refuerza los valores que trabajan en la sede en un entorno maravilloso.

2. VELA CRUCEROS – REGATAS

En la sección de Cruceros, el Club organiza Regatas y entrenamientos para los deportistas de toda la Bahía de Higer, abiertos y gratuitos.

Además de las Regatas, también se organizan entrenamientos específicos para las tripulaciones de J80, que participan en regatas alto nivel; Copa de España, Campeonato de España, Mundial de J80 obteniendo muy buenos resultados.

El equipo masculino liderado por Iñigo Jauregui (Enbata 80 – Garatu) y el equipo femenino liderado por Olatz Muñoz (Izki – Decoexa) han obtenido unos resultados impresionantes:

Enbata 80 – Garatu: 9º en el Mundial de J80, 1º Copa de España, 5º Campeonato de España, 1º Copa del Rey.

Izki – Decoexa: 31º del absoluto Spi Ouest, 3º Clase Femenina Cpto. de España, 48º absoluto en el Mundial y 1ª Femenina Clase Femenina-5ª Absoluto de la Copa de España.

I. ITSAS TTOPARA, LAGUN ARTEKO NABIGAZIOA

4 DE MAYO

Nº BARCOS: 12

Por primera vez, este año hemos preparado esta actividad para los navegantes que quieren realizar travesías a vela. La primera Ttopara ha sido Hondarribia- Donostia- Pernocta en Donostia y vuelta el día siguiente.

Una actividad, que une deporte, turismo y gastronomía, que esperamos poder repetir con otros puertos destino de la Costa Gipuzkoana y Vasca.

Regata Hondarribia-Donostia-Hondarribia ITSAS TTOPARA 2019, de navegación no competitiva, amistosa, con veleros de todas las clases. El objetivo es disfrutar de un rally de ida y vuelta en el mar.



XXII. REGATA ALMIRANTE IÑIGO JAUREGUI

18-19 MAYO

Nº EMBARCACIONES: 15

A pesar que en un principio se inscribieron 20 embarcaciones, debido a los partes meteorológicos, el número de participantes bajó a 15. El juez a punto estuvo de suspender las pruebas, pero al final, las 15 embarcaciones se atrevieron a regatear en la Bahía con unas condiciones muy duras.



Cartel de la regata "ALMIRANTE" Iñigo Jauregui 2019.

IV. REGATA LAMIAK

REGATA 100% FEMENINA

23 DE JUNIO

Nº EMBARCACIONES: 7 (50 regatistas)

Esta es la cita ineludible para todas las regatistas de Gipuzkoa que navegan en crucero, primera regata 100% que se celebra en Euskadi, y ya vamos por la cuarta edición. Un total de 50 mujeres disfrutaron de 3 pruebas tipo triángulo con buen viento y deportividad.



Regata femenina "LAMIAC".

XXIV. REGATA SOLITARIO

31 DE JULIO

Nº BARCOS: 17

Récord de participación en la Clásica Regata en Solitario, donde los participantes salieron al mediodía de Hondarribia, hacia San Juan de Luz y vuelta. El viento hizo que todos los regatistas gozaran de un día perfecto.



Regata en solitario 2019.

XXIV. REGATA "HOMBRE-MUJER-BARCO"

4 DE AGOSTO

6 BARCOS

Esta regata, se creó hace más de 20 años para fomentar la participación de las mujeres en las pruebas de vela. Una regata muy querida por todos los navegantes del Club en el que los patrones de las embarcaciones buscan "pareja" para disfrutar de la travesía a San Juan de Luz.



Regata HOMBRE-MUJER-BARCO 2019. Es incuestionable el romanticismo del cartel: una pareja navega por la bahía con el castillo romántico de Art Decó de Antoine D'Abadie al fondo.

XXXVIII REGATA AMA GUADALUPEKOA DE CRUCEROS-MONOTIPOS

31 DE AGOSTO

Nº DE EMBARCACIONES: 21

Más de 100 regatistas se tomaron la salida en la Regata de las Fiestas de Hondarribia, en la que se realizaron 3 pruebas; dos en la Bahía, tipo Barlovento-Sotavento y la tercera una travesía a San Juan de Luz.

3. VELA LIGERA – REGATAS

LIGA BIDASOA DE OPTIMIST Y VELA LIGERA-OPEN

Esta Liga, compuesta por 9 jornadas durante el curso, son un entrenamiento para las regatas oficiales y para mejorar la motivación de todos los alumnos.

Han realizado un total de 25 pruebas los optimist y un total 32 pruebas los de laser y 420.

XXXVIII AMA GUADALUPEKOA REGATA VELA LIGERA

14-15 DE SEPTIEMBRE

Nº REGATISTAS: 125 participantes



Cartel regata vela ligera 2019.

El fin de semana de 14 y 15 de septiembre la explanada de la Escuela se llenó de embarcaciones para participar en la primera regata de la Liga Vasca de la Federación.

Regatistas del RCNSS de Donostia; del Club de Vela de Navarra, del Real Club Marítimo del Abra de Getxo, del Club Náutico de Vitoria y de Iparralde, pasaron todo el fin de semana en el Club a la espera del viento que no nos acompañó.

La clase de Raceboard, debido a sus características, realizó la regata junto con los cruceros, el 31 de agosto.

REGATA TXISTORRA LIGHT

14-15 de diciembre

Regata valedera para la Liga Vasca, en la que participarán las clases de laser, 420 y raceboard.



Regata TXISTORRA LIGHT 2019.

PUERTAS ABIERTAS

20 de julio

Más de 30 personas probaron la vela en la Escuela gratuitamente.

Las embarcaciones Raquero, láser y hobie cat estuvieron a disposición de todos los interesados. El tiempo no acompañó, pero los asistentes probaron una nueva sensación en la mar.

4. PESCA

TROFEO EKP DE ARRAITXIKIS: ESPÁRIDOS

23 DE MARZO

Nº EMBARCACIONES: 22

El primer concurso de la temporada reunió a 22 embarcaciones que capturaron en total 130 kgs. de arraitxikis.

TROFEO CNH- PESCA DESDE EMBARCACIÓN A LA DERIVA

1 DE JUNIO

17 embarcaciones salieron a la mar a pescar en la modalidad de “embarcación a la deriva”. Buen ambiente y buenas pescas.

IV. ARMADORAK – CONCURSO FEMENINO DE PESCA

18 DE MAYO

La cuarta edición de “Armadorak”, prevista para el 18 de mayo, tuvo que ser aplazada al 1 de junio debi-

do a las condiciones meteorológicas. Se esperó hasta la víspera para ver si se mejoraba la situación, pero finalmente se decidió aplazar el concurso, pero celebramos la comida solidaria a favor de AFAGI (Asociación de Familiares, Amigos, Personas con Alzheimer u otras Demencias de Gipuzkoa).

El 1 de junio a pesar del sol y buena temperatura hubo mar de fondo, las condiciones fueron duras, pero finalmente 32 pescadoras salieron a pescar arraitxikis a la Bahía de Higuer:

En total se pescaron 16,15 kgs, y la pieza mayor fue de 835 gramos. No hubo muchas capturas pero las “armadoras” disfrutaron de una mañana estupenda de pesca.

JORNADAS DE PESCA RESPONSABLE 20 DE JULIO Y 21 DE SEPTIEMBRE

El Club Náutico Hondarribia, sigue siendo el que más marcajes realiza de toda la Costa Vasca.

Este año, junto con los Clubes de Donosti, Orio y Mutriku, se han organizado 2 jornadas de marcaje y suelta de bonitos y cimarrón.

Un total de 32 embarcaciones, han marcado 146 cimarrones y 38 bonitos, información muy valiosa para las investigaciones que realiza AZTI.

Este año, ya se han recapturado 2 peces marcados en años anteriores.

5. OTRAS ACTIVIDADES

CHARLA SOBRE EL CAMBIO CLIMATICO 22 DE MARZO

La Sala Xaia del Club se llenó de gente para escuchar las novedades sobre el cambio de nuestro entorno; impactante.

LA PRIMERA VUELTA AL MUNDO 7 DE JUNIO

Con motivo del 5º Centenario de la primera vuelta al mundo, terminada por el navegante vasco Elkano, se ofreció una charla muy interesante en el Club.

6. COLABORACIONES OTROS CLUBES y ASOCIACIONES

NAGUSILAN

El Club presta sus instalaciones al Programa Nagusilan en el que voluntarios sacan a pasear a personas

mayores de la Residencia San Gabriel de Hondarribia. Este año las salidas se realizaron el 30 de mayo y 30 de julio.

BIOSNAR TRIATLON

El 5 de mayo, se celebró el triatlón en Hondarribia, en el que se utilizó material del Club; boyas, fondeos balizar la zona de natación.

DESCENSO DEL BIDASOA – CLUB IZURDE

El 11 de mayo, el Club Izurde contó con la colaboración del CNH para el montaje del recorrido.

TRANSPYR

El 5 de junio, la prueba que comiezan en Cabo Rosas, llegó a Hondarribia, y la organización de este gran evento, pudo utilizar las instalaciones del Club.

CHARLA DE SEGURIDAD – AMUITZ KIROL TALDEA

El 8 de Junio, en el Club se impartió una charla sobre seguridad de la mano de Amuitz Kirol Taldea.

“SEGURIDAD EN LAS ACTIVIDADES QUE SE DESARROLLAN EN EL MAR”



Organiza:
AMUITZ Kluba



Colabora:
CLUB NAUTICO DE HONDARRIBIA



Ponente:
Secretario Técnico de Servicio de Emergencias del País Vasco.

Lugar y hora:
Club Náutico de Hondarribia
Sábado 8 de Junio, a las 11:00am.

Colaboración con pruebas deportivas locales.

BIKINGO EGUNA – H2S

Un año más, el Club H2S contó con nuestra colaboración; con material de seguridad para balizar la zona de la prueba y una neumática.

DÍA DEL CARMEN

El 21 de julio, siguiendo la tradición de la mar, el Club proporcionó la embarcación para procesión de la mar.

REGATAS DE TRAINERAS – HONDARRIBIA ARRAUN ELKARTEA

El 31 de agosto, en la organización del Campeonato de Euskadi, el Club de Remo contó con las neumáticas, embarcación cabinada y material de seguridad del CNH.

El 10 y 11 de agosto, el CNH colaboró también en las Regatas de la ACT y ARC organizadas por el Club de remo.

TRAVESIA A NADO – BIDASOA XXI

El 18 de agosto, el Club colaboró en la seguridad de la travesía a nado del Bidasoa XXI.

COROMETRAJE “ZER MODUZ?”

Un proyecto realizado en Hondarribia, con gente de Hondarribia y basado una historia de 1943, de mugalaris, Canadá, ballenas, LGTB

Las escenas que se rodaron en el mar, se realizaron desde las embarcaciones del Club y con voluntarios de la Escuela de Vela.

BETTI-GOTTI EUSKERA KULTUR ELKARTEA

La Asociación Cultural Betti-Gotti, utilizó las instalaciones del Club para realizar la presentación de su actividad estival de las colonias. (26 de octubre).

BEÑAT ELZO MENDI LAISTERKETA

El 1 de noviembre, se celebra la carrera solidaria para el que el Club cede sus instalaciones unas semanas antes para guardar material de la organización.



Colaboración con pruebas deportivas locales.

7. DATOS DE INTERÉS

El Club cuenta con más de 620 socios vinculados al deporte de la vela y de la pesca.

El Club tiene en plantilla 8 trabajadores fijos durante todo el año, y 20 monitores eventuales para las temporadas más fuertes.

50. ANIVERSARIO: 1969 – 2019

Este año hemos realizado varias actividades para celebrar el 50 Aniversario del Club. En el 2020, publicaremos un libro y montaremos una exposición en el Club.

6.- BAZKIDEEN TESTIGANTZAK, BIZIPENAK ETA EKARPENAK

Portua

*Iparralderantz eguerdian,
abuztuko marea biziak dira, Itsasbehera osoa ,
eta ez da aurreikusten haizerik edo olaturik egongo denik.
dena prest dago itsasoratzeko.*

*Kapitainaren aginduetara,
dena da diziiplina eta koordinazioa,
txalupa-neska gaztea pianoko jabetzetan ,
handienaren maniobra prestatzen ari da.*

*Frantzia aldera goaz,
behin kai-muturra gaindituta,
haize freskoa haizealde aldetik,
eta eguzkiak argitzen du Kantauri itsasoa bere
osotasunean distira.*

*Baina bapatean, haize birak
harrigarria da,
mendebaldetik/ipar-mendebaldetik datorrena,
eta areagotu egiten da bat-batean ,
itsasoan itsasikara handia sortuz.*

*Temperaturak behera egiten du,
hezetasun erlatiboa eta presioa handitu egiten dira
bat-batean,
denok zuen aginduetara! Jaitsi belak! -
Kapitainak agindu zuen.
Enbata dator!*

*Itsasoak kirrinka egiten zuen ,
ia ez genuen denborarik ,
baina zuk han zeunden*

6.- TESTIMONIOS, VIVENCIAS Y APORTACIONES DE SOCIOS

El Puerto

*Rumbo norte al medio día,
son las mareas vivas de agosto, Plena Bajamar,
y sin previsión de fuerte viento ni oleaje,
está todo dispuesto para zarpar.*

*A las órdenes del Capitán,
todo es disciplina y coordinación,
la joven grumete a los mandos del piano,
va preparando la maniobra de mayor.*

*Nos dirigimos hacia Francia,
una vez superado el espigón,
viento fresco por barlovento,
y el sol ilumina el Cantábrico en todo su
esplendor.*

*Pero de pronto, un giro de viento nos
sorprende,
procedente del oeste-noroeste,
y arrecia de forma brusca,
generando una fuerte marejada en el mar.*

*La temperatura disminuye,
la humedad relativa y la presión aumentan
bruscamente,
¡Todos a sus mandos! ¡Arriad las velas!-
ordenó el Capitán
¡Se avecina una galerna!*

*El mar crujía,
apenas teníamos tiempo,
pero tú estabas ahí- ¡Oh puerto de
Fuenterrabía!*

*Hondarribiko portua!
estalpe eta babesa emateko.*

*Gure iristerakoan,
marinelak eta arrantzaleak arduratsu
bertaratu ziren,
eta ez ditut inoiz ahaztuko esku lagun horiek,
lehorreratu eta tinko hartu gintuzten.*

*Nire lehen enbata izan zen,
eta bizitza osoa iraungo du nire oroimenean.
topatutako sentimendu gogorrekin,
arrantzaleen portu enblematikoari esker
gaur harro nago kontatzeaz.*

*Marinel kantak , gau hutsak ,
nora doaz belaontzi horiek?
Zenbat sekretu eta istorio gehiago estalpetzen dituzu?*

*Olatuen eta haizearen artean ,
oraindik bizitzak laguntzen ,
itsas zabaletik ateratzen direnena ,
eta hutsaren erdian eta
itsasargiko argiaren laguntzaz*

zure babesean, aita babesle gisa darama zu.

*Portu nautikoaren 50. urteurrenari eskainia
Hondarribia*

*Amparo Marín,
José M^a Marín de la Barcenaren alaba*

Para darnos cobijo y protección.

*A nuestra llegada,
los marineros y pescadores con diligencia nos
asistieron,
y nunca olvidaré esas manos amigas,
que pie a tierra y con firmeza nos recogieron.*

*Fue mi primera galerna,
y en mi recuerdo toda la vida persistirá,
con fuertes sentimientos encontrados,
que gracias al emblemático Puerto de
Pescadores,
hoy tengo el orgullo de contar.*

*Cantos marineros, noches vacías,
¿dónde van esos veleros?
¿cuántos más secretos e historias cobijas?*

*Entre las olas y el viento,
sigues acompañando vidas,
de quienes salen por alta mar,
y en medio del vacío y con el apoyo de la luz del Faro
a tu amparo como padre protector guías*

*Dedicado al 50 aniversario del Puerto (Náutico) de
Fuenterrabia*

*Amparo Marín,
hija de José M^a Marín de la Bárcena*

BODAS DE ORO 1969-2019 URREZKO EZTEIAK

GURE KLUBEKO ISTORIO ZAHARRAK

Miguel Ángel Elías Alemán

Duela urte batzuk, gure Klub Nautikoa gaur egun bela-eskolak hartzen dituen instalazioetan zegoenean eta ontziak hondartzatik hurbileko ainguralekuetan lotuta egoten ziren garaian, gaur egun EKPn ditugun erosotasunekin alderatuta oso eskas gelditzen ziren ekipamendu haiek.

Gure itsasontziak amarratu eta badian seguru izateko, ainguratze bat behar izaten genuen; zementuzko bloke bateko zirgiloan estekatu behar izaten zen; ontziaren pisuaren arabera kate bat jarri eta girgilu batekin lotu; soka bat egoten zen, buia batekin, eta begizta batzuk, ontziaren erlaitzetara kateatzen zirenak. Lotura horiek bi artistaren artean prestatzen zizkiguten: Zakarias Altza eta Javier Elías. Honaino dena oso ondo dago, baina, denboraren joanarekin, dena higatu egiten zen; zirgiloak eta kateak herdoildu, sokak eten, eta ekaitzaldietan beldurrak airean egoten ginen, gure ontziak itsasoaren astinduen menturan gelditzeko arriskuaren aurrean. Izan ziren desagertutako ontziak, beste batzuk harkaitz artera joanak, baita hondoratu-takoak ere. Joxe Mari Kanpandegik dioenez –garai hartan txaluparia zen, Rikardo, Pablo eta Hilarioekin batera–, urtearen buruan 20 ontzi baino gehiago erreskatatzen zituzten ekaitzak irentsi baino lehen. Jakina, egoera horiek gauez gertatuz gero, ondorioak askoz larriagoak izaten ziren. Garai hartan 300 bat ontzi egongo ziren han amarraturik. Ez zen, beraz, harritzekoa, horrelako gertaerak maiz izatea.

Bestalde, mantentze eta konponketa-lanak egiteko gure ontziak atera behar genituenean, marinelek egiten zuten funtzio hori. Bi aukera egoten ziren. Lehenbizikoa garabien bitartez altxatzea, baina gehienez ere 5 tona jaso zitzaketen. Beraz, tamaina jakin batetik gorako ontziekin eragiketa asko korapilatzen zen, arazoa larriagotu, eta pentsatzen hasten ginen agian ez ziola eutsiko, hautsi eta hondamendia gertatuko zela; gero arnasa hartzen genuen, dena ondo amaitu eta ontzia bere ohean pausatuta ikustean (gehienez ere hamar ontzi sar zitezkeen). Bigarren aukera eskolako belaontziek erabiltzen zuten arrapatik hurbil zeuden senadietan sartzea zen, bat belaontzientzat eta bestea yateentzat. Itsasgoraren zain egon behar zen, ez zedila hondoko itsasorik egon, bestela, akatsik txikienarekin, ezbeharren bat gerta baitzitekeen. Maniobra ontzia doituz egin beharra zegoen, gero marea jaitsi arte itxaron, azpialdea margotu eta mantentze-lanak egin; hori guztia marea berriro igotzen hasi baino lehen, ontzia osterara itzultzeko. Gaur egungo instalazio berrietan egiten diren lanek ez dute orduko antzik.

ANTIGUAS HISTORIAS DE NUESTRO CLUB

Miguel Ángel Elías Alemán

Años atrás cuando nuestro Club Náutico se encontraba en las instalaciones ocupadas hoy día por la escuela de vela y las embarcaciones se encontraban amarradas en los fondeos próximos a la playa, comparando con las comodidades que hoy en día tenemos en EKP, estas desde luego dejaban bastante que desear. Occurría que para poder amarrar nuestros barcos y tenerlos seguros en la bahía debíamos de proveernos de un fondeo, este se componía de un llamado muerto (bloque de cemento con una argolla) una cadena de un peso en función de las medidas del barco que se unía a esta argolla con un grillete, un cabo sujeto a una boya y unas gazas que son las que se amarraban a las cornamusas de la embarcación, (estos amarres nos los preparaban generalmente entre dos artistas, Zacarias Alza y Javier Elías) hasta aquí todo está muy bien pero como todas las cosas con el paso del tiempo esto se degradaba, los grilletes y los eslabones de las cadenas se oxidaban, los cabos se rompían y como consecuencia los días de fuertes temporales todos temblábamos ver como muchos de nuestros barcos podrían quedar al garete con fatales consecuencias, como así ocurría con algunos que desaparecieron, otros acabaron en las rocas y otros muchos hundidos. Según comenta Jose M^a Campandegui en aquella época botero con Ricardo, Pablo, Hilario, a lo largo del año eran más de 20 embarcaciones las que ellos conseguían rescatar antes de que se las llevara el temporal, claro, esto era durante el día que ellos se encontraban de servicio, si esto ocurría en horas nocturnas, que no lo estaban, las consecuencias eran otras mucho más serias; por entonces el número de embarcaciones fondeadas llegarían a ser unas 300 aproximadamente por lo que no era de extrañar que ocurrieran habitualmente estos incidentes.

Por otro lado cuando necesitábamos sacar nuestros barcos para realizar mantenimiento y reparación, función que la hacían los marineros, existían dos opciones, o izarlos con la grúa que como máximo podía con 5 Tm. por lo que con los barcos de cierto porte la operación se complicaba bastante, la cosa se ponía seria y sufríamos pensando que igual no soportaría el peso y todo acabaría en desastre, luego suspirábamos al ver la embarcación posada en su cama y que todo había terminado con éxito (como máximo serían diez barcos los que podrían acceder y entrar en la explanada). La otra opción era la de meterlo en unas ensenadas que se encontraban próximas a la rampa que utilizaban los veleros de la escuela, una era para los veleros y la otra para los yates, el proceso era que había que esperar a la pleamar, que no hubiera mar de fondo porque la cosa

La barra de la bahía de Txingudi variaba con los temporales y las mareas vivas, y los canales de navegación eran móviles. El acceso con embarcaciones de calado considerable era muy problemático, permitiendo faenar de forma aceptable a bateles y otras embarcaciones de poco calado, como estas que pescan a la altura de lo que hoy es el malecón, con el arenal de Sokoburu al fondo batido por las olas.



Orain, erosotasunez sartzen gara gure ontzietara EK-Pren instalazioetan, baina urte haietan txalupariaren zerbitzuak erabili behar izaten genituen; bai pantalanetik gure ontzira eraman gintzan eta bai arrantza edo bela egun baten ondoren lehorrera itzultzeko. Irratiz deitu, gure ontziaren izena eman eta haien zain geratzen ginen. Ibilbide bat egiten zuten, laguntza eskatu zuten bazkide eta laguntzaile guztiak jasotzeko. Txalupan -6 bat metroko Roadman bat- 15 edo 20 bat lagun elkartzen ginen. Batzuk zorabiatuta egoten ziren -itsaso txarragatik edo hemen ez esatea hobe izango den motiboren bategatik-, eta izan zen oreka galdu eta uretara eroritakorik ere. Egia da, bestalde, denok txalupa berean elkartzeak ondorio onak ere izaten zituela; elkar hobeto ezagutu eta harremanak estutzen genituen. Lagunarteko giroa sortzen zen. Gainera, ihesbiderik ez zenez, bakoitzak arrantzatutakoaren berri izaten genuen eta norbere bizipenak partekatzen. Azkenik, Oskarren eta familiaren tabernan tragoxka batzuk hartzera joaten ginen. Hori da, beharbada, gaur egun sumatzen dugun hutsunerik handienetakoa.

Beste eragozpen bat ere bagenuen: goizaldean arrantzara atera nahi eta ordu horietan txalupariaren zerbitzurik ez bazegoen, txanel bat erabili behar izaten genuen, arraunean gure ontzira iristeko; gero, txanela gure ontziari lotu, berriz pantalanera itzuli eta hurrengo erabiltzailearentzat bere lekuan utzi. Maniobra hori bera egin behar izaten zen gauez itzulera-ordua atzeratuz gero. Gaur egun, kirol-portu berrian ditugun instalazioekin, zailtasun horiek guztiak atzean utziak ditugu, gure lasaitasunerako.

se complicaba bastante pudiendo tener algún disgusto al no hacerlo correctamente, realiza la operación ajustando el barco, luego esperar a que bajara la marea, pintar bajos y hacer mantenimientos, todo esto antes de que la marea empezara a subir de nuevo, acabar rápidamente con los trabajos y así poder devolver el barco al agua, nada parecido desde luego a lo que hoy día tenemos en las nuevas instalaciones para efectuar estas tareas.

Ahora accedemos cómodamente a nuestras embarcaciones en las instalaciones de EKP pero en aquellos años teníamos que utilizar los servicios del botero tanto para que nos llevara desde el pantalán a nuestro barco como luego al final de la jornada de pesca o vela para volver a tierra, llamábamos por radio dábamos el nombre de nuestro barco y le esperábamos, estos realizaban un circuito recogiendo a todos los socios y acompañantes que lo habíamos solicitado, entonces en el bote, que era una Rodman de unos seis metros en el que podríamos coincidir en ocasiones entre 15 y 20 personas, que solía pasar con tanta ocupación, algunos que se encontraban ligeramente mareados o porque la mar ese día no había sido muy benévola o quizás por alguna otra razón que mejor no comentar al querer saltar al bote se perdía el equilibrio y como consecuencia acababan en el agua. Es verdad que por otro lado una de las cosas buenas que tenía al concurrir todos en el mismo bote tan a menudo es que nos relacionábamos y conocíamos más entre nosotros, el ambiente era muy familiar, entre otras cosas como no había otra salida nos controlábamos la pesca del día de cada uno, no había escapatoria, cambiábamos impresiones y luego terminábamos felizmente tomando unos vinos en el bar de Oscar y familia, quizás sea una de las cosas que hoy en día más echemos de menos entre nosotros.

Otro de los inconvenientes que padecíamos era si se quería salir a pescar de madrugada y no existía horario de botero para esas horas, había que hacer uso de un txintxorro a remos para llegar hasta nuestra embarcación, amarrar el bote a nuestro barco, regresar de nuevo al pantalán y dejarlo en su lugar para el siguiente usuario, esta misma operación había que realizarla de nuevo si nos retrasábamos de regreso por la noche y el horario de servicio del botero había terminado. Hoy en día todos estos inconvenientes que sufríamos, con las instalaciones que hoy día tenemos en el nuevo puerto deportivo, las hemos dejado para nuestra tranquilidad en el olvido.



Los sueños se cumplen.

OFIZIO BIHURTUTAKO AMETSAK

Klubean pentsatzen hasten naizenean, haurtzarora eramaten ditut nire pentsamenduak, itsasoarekiko maitasun- eta errespetu-sentimendura. Etxean, arrantzale familian, itsasoa barrutik bizi izan dugu, kresal, antxoa, atun eta gas-oil usainarekin. Isobarak irakurtzen ikasi dugu, itsasontziak forma, kolore eta masten arabera ezagutzen, gure arbasoen istorioak entzuten eta itsasoaz gozatzeko modu desberdinak ezagutzen.

Gozamen hau, nire attakin hasten da "Bella Mar"-eko guardietan, kaieletik kapen egiten genuenean, egurrezko kaxen eta ezkatadun sareen artean, nire lehenengo optimist ikastaroarekin, "Maitere" zaharrean eta "Bellatrix" belaontzian nabigatzen, San Telmo gazteluaren azpian txipiroiak hartzen, Donibanen gaua igarotzen "Tximista" ontzian belaontzien txilin-hotsekin eta Sokoako elizako kanpaiekin. Zenbat oroitzapen!!!

Bizitzeko modu bat, egun batean nire lana bihurtu zena. Oraindik gogoan dut Batzordeko hiru kiderekin izandako elkarrizketa (ze urduri nengoen!), eta attack hautatua izan nintzela nola jakinarazi zidan.

2001ean hasi nintzen, Klubeko aldaketa momentu batean, bazkide gehienak estreinatu berria zen Kirol Portura joan zirenean, eta esplanadan, Bela Eskola (aurrefabrikatutako modulu zahar bat), bulegoa (optimisteko oihal zahar batek koadro elektrikoa esaltzen zuen) eta taberna baino ez ginen geratu. Lan

LOS SUEÑOS HECHOS OFICIO.

Cuando empiezo a pensar en el Club, mis pensamientos se trasladan a mi infancia, hacia un sentimiento de amor y respeto hacia la Mar. En casa, familia de arrantzales, hemos vivido la mar desde dentro, con olor a salitre, a anchoa, a atún, gas-oil.... hemos aprendido a leer las isóbaras, reconocer los barcos según su forma, color y mástiles, escuchar las historias de nuestros antepasados y las distintas formas de disfrutar de la mar.

Este disfrute, comienza en las guardias con mi padre en el "Bella Mar", echándonos desde el caiel a kapen, entre cajas de madera y redes con escamas, mi primer cursillo de optimist en el Club, navegando a vela en el viejo "Maitere" y en el "Bellatrix", cogiendo txipirones debajo del Castillo de San Telmo, pernociando en Donibane a bordo del "Tximista" con el tintineo de las jarcias de los veleros y las campanas de la iglesia de Sokoia..... ¡¡¡Cuántos recuerdos!!!

Una manera de vivir, que un día, se convirtió en mi trabajo. Todavía me acuerdo de la entrevista que realicé con tres miembros de la Junta (¡qué nervios!) y cómo mi padre me comunicó que había sido seleccionada.

Empecé en el 2001, justo en un momento de cambio en el Club, cuando la gran mayoría de los socios se trasladaron al recién estrenado Puerto Deportivo y en la explanada, sólo nos quedamos la Escuela de Vela (un viejo módulo prefabricado), la oficina (de

egiteko leku ezin hobe; itsasotik gertu, gai nautikoe-kin, bela-ikastaroekin, arrantza-lizentziekin... Une hartan Klubaren egoera delikatu baten ere, ni pozik nengoen, ikasteko irrikitan, eta Kluba bere ibilbide berrian laguntzeko prest; horretarako, kutxa berde metalikoa eman zidaten, giltza, kutxa-liburua eta ordenagailuaren pasahitza.

Eta ordutik, ia 20 urte igaro dira!!! Lagun maite batek esan zidan: "Kontuz ibili, Kluba zurrumbilo bat bezalakoa da, eta ez dizu ihes egiten utziko". Izan ere, klubari eskainitako bizitza erdia izan da, bela kirola gizarteari hurbiltzen saiatuz, bela "elitista"ren ideia aldatzeko borrokatuz, kirol-arrantzaren eta arrantza profesionalaren oreka errespetatuz, inguratzen gaituen ingurunea baloratuz, eta Kluba hobetzeko baliabide onenak lortzen saiatuz.

Maitasun handiz gogoratzen ditut antolatu genuen lehenengo "Espainiako eta Europako Vaurien Txapelketa", kai berrian egiten genituen atun pisaketak eta jubilatuek bulegoaren ondoan jokatzeko zituzten mus partidak, ia ezin nuen telefonoz ere hitz egin ematen zituzten oihuengatik.

Lan hau nire lankideei eta Klubak izan dituen Zuzendaritza Batzordeei esker bakarrik egin ahal izan dut, eta aitortu eta txalotu egin behar ditut niri pertsonalki erakutsi didaten eta Klubari eman dioten guztia; beti interesik gabe eta bere bizitza pertsonalari orduak eta orduak lapurtuz.

Gaur egun, Kluba, irudikatzen duen guztia, ikusten dugun guztia, bere onena eman dioten pertsona askoren lanaren isla da.

Eskerrik asko!!!!

*Marcela Martínez Garmendia,
HKNko Zuzendaria*



Sara Irastorza, de reciente incorporación, y Marcela Martínez Garmendia, sobre la que ha descansado el trabajo administrativo del 40% de la vida del club, y actual Directora del mismo. El soporte administrativo y de gestión sin el cual el club no podría existir: proximidad, eficacia, compromiso e inmersión en todas las actividades marcan su rumbo.

fondo tenía una vela de optimist tapando el cuadro eléctrico) y el Bar. Un sitio privilegiado para trabajar; cerca de la mar, con temas náuticos, cursos de vela, licencias de pesca A pesar de la situación delicada del Club en ese momento, yo estaba feliz y con muchas ganas aprender y apoyar al Club en su nueva singladura; para ello me dieron la caja verde metálica con la llave, el libro de caja y la contraseña del ordenador.

Y desde entonces, ¡¡¡han pasado casi 20 años!!! Un querido amigo me dijo; "ten cuidado, el Club es como un torbellino que te atrapa y no te dejará escapar...." Pues así ha sido, media vida dedicada al Club, intentando acercar el deporte de la vela a la sociedad, luchando para cambiar la idea de la vela elitista, respetando el equilibrio de la pesca deportiva y la pesca profesional, valorando el medio que nos rodea, intentando conseguir los mejores recursos para la mejora del Club....

Recuerdo con mucho cariño, el primer Campeonato de España y Europa de Vaurien que organizamos, los pesajes de atún que realizábamos en la lonja y las partidas de mus que jugaban junto a la oficina los jubilados, y casi no podía ni hablar por teléfono por los gritos que daban.

Este trabajo, sólo lo he podido realizar, gracias a mis compañeros de fatiga y las Juntas Directivas que ha tenido el Club, a quienes debo reconocer y aplaudir por todo lo que me han enseñado a mí personalmente y han aportado al Club; siempre desinteresadamente y robando horas y horas a su vida personal.

Hoy en día, el Club, todo lo que representa, todo lo que vemos, es el reflejo del trabajo de muchas personas que han dado lo mejor de sí.

Eskerrik asko!!!!

*Marcela Martínez Garmendia,
Directora del CNH*

GURE GIRO BILATUZ

Aitortzen dut, Hondarribiko Klub Nautikoan abentura hau hasi nuenean "hasiberria" zela itsasoko mundu honetan, umorez gogoratzen dut "soka" esan nuen lehen aldia "estatxa"ren ordeztu, edo "aire" esan nuen lehen aldia "haize"ren ordeztu. Eta txorakeria dirudi, baina niretzat zentzu berezia hartzen duten hitzak dira. Kanpotik ikusten dena baino askoz gehiago zegoela ulertzen hasi bainintzen.

Klubaren 50 urteurrena prestatuz, Klub honek familia askorentzat duen historia eta esanahia deskubritzen hasi nintzen.

Konturatu gabe, bazirudien abenturazko liburu bat irakurtzen ari nintzela, hainbeste istorio, hainbeste oroitzapen, hainbeste familia konprometitu borrokan klubak aurrera jarrai zezan... bizitza osoa bere bizimodua gordetzen eta zaintzen.

Zoragarria da ikustea tradizioak belaunaldiz belaunaldi pasatzen direla, eta haurrek nola jarraitzen duten itsasoaren munduarekiko grina hori mantentzen.

Uste dut liburu hau unerik onenean iristen dela. Ziur nago irakurriko duten pertsona gehienak harrituko direla edukiarekin. Ez da edozein liburu, ez da liburu normala, 50 urtez harrotasunez, grinaz eta entregaz betetako liburua da. Eta ez zait bururatzen opari hobirik egin dezakegu urteetan zehar Kluba gaur egun dena bihurtzeko borrokan aritu diren familia guztientzat.

Orain etorkizunera begiratu behar da, ezin diegu huts egin, ondare honekin jarraitu behar dugu, eta gure lagun ohiek egin zuten bezala borrokatu Hondarribiko Klub Nautikoa gorenera eramateko.

Sara Irastorza



DESCUBRIENDO NUESTRO MUNDILLO

Lo reconozco, cuando empecé esta aventura en el Club Náutico de Hondarribia era una "novata" en este mundillo del mar. Recuerdo con humor la primera vez que dije "cuerda" en lugar de "cabo" o "aire" en lugar de "viento". Parecerá una tontería, pero son palabras que para mí cobran un sentido especial ya que empecé a entender que había mucho más de lo que se ve desde fuera.

Preparando el 50 Aniversario del Club, comencé a descubrir la historia y significado que tiene para muchas familias este Club.

Sin darme cuenta, parecía como si estuviera leyendo un libro de Aventuras, tantas anécdotas, tantos recuerdos, tantas familias comprometidas luchando para que el club siguiera adelante ...toda una vida dedicada a proteger y preservar su forma de vida.

Es maravilloso ver como las tradiciones pasan de generación en generación, y cómo los hijos siguen manteniendo esa pasión por el mundo del mar.

Creo que este libro llega en el mejor momento, estoy segura de que la gran mayoría de las personas que lo lean se sorprenderán de su contenido, no es un libro cualquiera, no es un libro normal, es un libro lleno de orgullo, de pasión y entrega durante 50 años, y no se me ocurre un mejor regalo para todas las familias que durante años estuvieron luchando para que el Club se convirtiera en lo que es hoy en día.

Ahora me toca mirar hacia el futuro, no podemos defraudarles, tenemos que continuar con este legado y luchar como lo hicieron nuestros antiguos camaradas para llevar al Club Náutico de Hondarribia hacia lo más alto.

Sara Irastorza

Y en esta ensenada del puerto deportivo nos visitan desde otras latitudes, desde otros mares del Norte, no sólo embarcaciones, también cisnes.

JULITA

Hondarribira bizitzera etorri ginenetik, hondartzara, babes-portura edo espigoiera eramaten gaituena izan ohi da ohiko paseoetako bat. Itsasontzi izango balitz, pasealeku osoa istriborreko bandatik egingo litzateke, beteranoen kaiko popa historikotik hasi eta iparraldera harrotutako branka hipotetiko batzuetaraino, puntalean, zabalgunean, portu auzoan, malekoian, kai-muturrean, kirol-portuan... Burua pixka bat eskuinetara okertua, begirada itsasadarreko kaio batzu artean flotatzen bezala, txalupak egoten dira flotatzen uraren sakonera uzten dien puntuetan, branka iparraldera begira dagoela, hegoaldera begira, marea jaisten ari den edo ez kontuan hartuta.

Itsasadarraren ikuspegi hori haurtzarotik daukat go-goan, aitona-amonen etxera denboraldiren bat pasatzera etortzen nintzenetik. Txikitan, arrantza-portua eta Benta, itsas portua elizaren ondoan, zeuden ontziak baino ez dira aldatu; arrantzale gehiago zeuden, ofiziozko arrantzaleenak, gaur egun askotariko ontzien aurrean, eta kirol-arrantzaleak edo nabigatzaile zirkunstantzialak zeuden. Itsasbeherak ere aldatu egin dira, itsasbehera bizieta aldi baterako uharte zabalak aurkituz, itsaslasterren eraginez modu apetatsuan aldatzen direnak, hiriaren izenaren jatorri toponimikoa argi utziz: Hondarribia, "hondarrezko ibia".

Ia nahitaez kirol-portutik igaro beharreko ibilbide horietan, nire andreak ontzi bat eskuratzeko aukera aipatzen zuen. Bere lankideek, behin Hondarribira bizitzera etorri ginenean, behin eta berriz esaten zioten, hemen bizi ginenean, txalupa txiki bat eskuratu behar genuela itsasoaz beste modu batera gozatzeko. Kirol-portura iristean, lehenengo pantalanetan amarratutako ontziak begien bistan geratzen ziren ezinbestean, eta, haien artean, bat ikusten genuen. Popan Julita zeukan idatzita. Zazpi metroko txipiroiendako txalupa bat zen, intraborda motorrarekin eta kabina-rik gabe, klasiko bat Hondarribian.

Nik ezagutzen nituen mota horretako ontzien itsas ezaugarriak; izan ere, gaztetan txipiroiak arrantzatzera ateratzen nintzen Jaizkibeleetik bueltan, Julita bezalako nire osaba batek zuen ontzi batekin. Ez zen nire dibertimendurik gustukoenetako bat, ez bainuen afizioa hartzeko adina arrantzatu, ezta itsasoko gaitza menderatu ere. Izan ere, motorra gelditu bezain laster, arrainak ababorraz eta istriborrez elikatzen hasten nintzen, gosariko azken ogi-mamia ere bota arte, eta baita era beste zerbait geiago ez nekien nondik ateratzen nintzen, baina erabat abailduta uzten ninduen.

JULITA

Uno de los paseos habituales desde que nos vinimos a vivir a Hondarribia suele ser el que nos lleva hasta la playa, al puerto de refugio o al extremo del espigón. Si se tratara de una embarcación todo el paseo se haría por la banda de estribor, desde la histórica popa del muelle de veteranos hasta unas hipotéticas proas arrumbadas al norte, recorriendo el puntal, el ensanche, la marina, el malecón, el arranque del espigón, el puerto deportivo... La cabeza ligeramente ladeada a la derecha, la mirada como flotando en la ría entre alguna gaviota, algún cormorán y una diversidad de embarcaciones de todo tipo amarradas a sus boyas en los puntos en los que el calado les permite mantenerse a flote, con la proa mirando hora al norte, hora al sur, dependiendo de si la marea está bajando o subiendo.

Esta visión de la ría es consustancial a mi memoria desde la infancia, cuando venía a pasar alguna temporada a casa de mis abuelos. Tan solo han cambiado las embarcaciones que cuando era niño y el puerto pesquero y la venta estaban junto a la iglesia de la marina, eran más pesqueras, de pescadores de oficio, frente a unas embarcaciones mas variadas en la actualidad, con pescadores deportivos o navegantes circunstanciales. También los bajíos han variado, descubriendo amplios islotes temporales durante las bajamareas de las mareas vivas, que se modifican de forma caprichosa por la acción de las corrientes, dejando claro el origen toponímico del nombre de la ciudad: Hondarribia, "vado de arena".



La Julita que veíamos era una chipironera como ésta.

-Pasatuko zaik, motel - Esaten zidaten. - Sarriago atera behar duk.

Baina ez zitzaidan pasatu, eta ontzi haienganako erremina geratu zitzaidan.

Beraz, nire andreak Julita harekiko zuen interesak esperientzia txar batzuen oroitzapenak baino ez zizkidan ekartzen, ahaztu nahi zenituen baina hor dau-den oroitzapenak gordetzen diren lekuan memorian artxibatuta geratzen zirenak. Eta horrek ez ninduen inola ere suspertzen.

- Baina Julita ez da "bat erosten dugu eta kito", esa-ten zion.

- Prestakuntzaren bat izan beharko da, titulazioen bat, agian. Eta, gainera, non edo non lotuta utzi.

Bere interesa temosoa zenez, arrastaka eramán nin-duen, nire aldetik batere grinarik gabe, baina arras-taka eramán ninduen, eta auzia nola kudeatzen zen jakiteko leku baten bila hasi ginen.

- Akademia nautiko bat dago Sokoatik gertu - Esan ziguten -.

Haren bila joan eta galdezka hasi ginen. Gela txiki batean, hormetako bat arbel batez estalita zeukan mahai baten inguruan, dozena erdi bat ikasle zeu-den, liburuak eta koadernoak mahai gainean zaba-lik zituztela. Gure deiak eten egin zuen irakaslea, eta ikaslen begirada jakin-mindua ikusten genituen atetik. Gure informazio-eskariari erantzunez, hona-ko ezagutza hauek egiaztatu behar zirela esan zigun: nabigazioa, meteorologia, komunikazioak, nabi-gazioari buruzko legeria eta araudia, oinarrizko meka-nika...

- Hauek dira Aisialdirako Ontziko Patroiaren (PER) titulua ateratzeko egiaztatu behar diren ezagutzak, esan zigun, eta jarraian erantsi zuen -herenegun hasi ginen-. Klaseko saio hauetan sar zaitezket. Hori da prezioa (eskuragarria). Hori da ikasmateria (eskuragarria). Nahi baduzue, eseri eta hurrengo deialdian aurkeztu ahal izango zarete. Eta eseri egin ginen.

Materia guztiz berria zen niretzat, eta neurri baterai-no erakargarri zitzaidan, baina oraindik ere ez zitzai-dan gustatu itsasontziaren eta nabigazioaren ideia.

Pasaian proba teorikoak iritsi ziren eta nire andrea-ren interesak eta indarrak proba gainditzea ahalbi-

En esos recorridos de casi obligado paso por el puer-to deportivo, mi señora solía comentar la posibilidad de hacernos con una embarcación. Sus compañeros de trabajo, una vez que vinimos a vivir a Hondarri-bia, le insistían en que, viviendo aquí, deberíamos hacernos con un barquito para disfrutar del mar de otra manera. Al llegar al puerto deportivo inevitable-mente quedaban a la vista las embarcaciones amarra-das en los primeros pantalanes, y, de entre ellas, nos fijábamos en una. En la popa tenía escrito: JULITA. Se trataba de una chipironera de siete metros, con motor intraborda y sin cabina, un clásico en Hon-darribia.

Yo ya conocía las características marineras de ese tipo de embarcaciones porque de chaval solía salir a pescar chipirones a la vuelta de Jaizkibel, con una embarcación que tenía un tío mío como la Julita. No era una de mis diversiones favoritas porque no llegué ni a pescar lo suficiente como para que me entrara afición, ni a dominar el mal de mar, ya que en cuanto paraban motor yo comenzaba a alimen-tar a los peces por babor y por estribor, arrojando hasta la última miga de pan del desayuno, y algo más que no sabía de dónde salía, pero que me deja-ba totalmente abatido.

-Ya se te pasará, chaval-, me decían. -Tienes que salir más a menudo.

Pero no se me pasó, y me quedó un resquemor hacia esas embarcaciones.

Así que el interés que tenía mi señora por aquella Ju-lita sólo me traía recuerdos de unas malas experien-cias, que permanecían archivados en la memoria en el lugar en que se guardan los recuerdos que hubie-ras preferido olvidar pero que están ahí. Y eso no me animaba en absoluto a revivirlos.

-Pero una Julita no es "nos compramos una y ya está", le decía.

-Habrá que tener alguna formación, alguna titu-lación tal vez. Y además algún sitio donde dejarla amarrada.

Como su interés era insistente, me arrastró, sin entu-siasmo por mi parte, pero me arrastró, y nos pusimos a buscar un sitio donde nos dieran información so-bre cómo se gestionaba la cuestión.

-Hay una academia náutica cerca de Sokoa, nos dijeron.

detu zioten. Aitzitik, nire motibazio falta agerian geratu zen azterketa hura gainditu ez nuenean. Onartu behar dut nere buruarenganako maitasunean harra-mazka egin zidala.

Marinel handien balentriek marrazten dute nabigazioa, eta, horietako bakar bat ere gainditzeko asmorik ez izan arren, pixka bat baztertuta sentitzen nintzen. Hilabete batzuk geroago beste proba bat zegoen, interesa eta grina piztu eta gainditu egin nuen. Baina froga haiek gainditzea ez zen nahikoa. PER titulua lortzeko, ezagutza teorikoak frogatzeaz gain, ezagutza praktikoak gainditu behar ziren motorrezko ontzian eta belaontzian nabigatuz. Motordunezko praktikak ez ziren erakargarriak niretzat: giltza batekin abiatzea, auto bat bezala, norabide-lemaren kanabera banda batera edo bestera mugitzea norabidea aldatzeko, auto bat bezala, eta trafikoari eta irratuari adi egotea, auto bat bezala. Baina belaren praktikak iritsi zirenean, beste gauza bat zen. Ez zegoen ontzia martxan jartzeko giltzarik. Haizearen mende zeunden hura mugitzeko, belak eta lema erabiliz nahi zenuen lekura joan zintezten, haizea zetorren lekutik begiratzeko bakarrik. Norabide zuzena haizea menderatzeko duzun trebetasunaren arabera zen. Haizealdean maneikatzea jarduera zoragarri baten aurkikuntza ekarri zuen. Maitemindu egin ninduen. Ni lotu nintzen.

PER eskuan, ontzi bat hartzea erabaki genuen, baina ez genuen Julita bat buruan, beladun zerbeit baizik.

Akademiako irakasleen aholku egokiei jarraituz, gure adinerako eta nabigazio-helburuetarako egokia den ontzi bat bilatu genuen. Motobelaontzi bat gomendatu ziguten, bela handian eta genoban biribilkatugarriak zituena, atrakatzeko eta desatrakatzeko maniobrak egiteko indarr pixka bat handiagoa edukiko zuen motorrarekin, eta zutik egoteko moduko kabina batekin. Bilaketa oso bizigarria izan zen, eta azkenean belaontzi bat aurkitu genuen, eskakizun guztiak betetzen zituena.

Berarekin EKPko kirol-portuko dartsenan amarraleku bat lortzeko abenturan murgilduko gara. Hasiberriak ginen eta ez genekien nork gobernatzen zituen administraziooko sentina haiek. Horrela, Hondarribiko Klub Nautikoan lurreratu ginen, portuko administrazioaren ur latzetan nabigatzeko konplize eta esperientzia bila. Eta asmatu egin genuen.

Inork titulurik eskaintzen ez dizun administrazio-nabigazioan lagundu ziguten, baina, gainera, beste gauza asko erakutsi zizkiguten.

La buscamos y entramos a preguntar. En una pequeña aula, alrededor de una mesa, con una de las paredes cubierta por una pizarra, se repartían media docena de alumnos con libros y cuadernos abiertos sobre la mesa. Nuestra llamada había interrumpido al profesor y desde la puerta veíamos sus miradas intrigadas. A nuestra demanda de información nos respondió diciendo que había que acreditar unos conocimientos de navegación, de meteorología, de comunicaciones, de legislación y normativa sobre la navegación, de mecánica básica...

-Estos son los conocimientos que hay que acreditar para sacar el título de Patrón de Embarcación de Recreo (PER), nos dijo, y a continuación añadió -comenzamos anteayer-. Podríais incorporaros a estas sesiones de clase. Este es el precio (asequible). Ese el material didáctico (asequible también). Si queréis, os sentáis y podréis presentaros en la próxima convocatoria. Y nos sentamos.

La materia era totalmente nueva para mi y hasta cierto punto me resultaba atractiva, pero seguía sin entusiasmarme la idea del barco y navegar.

Llegaron las pruebas teóricas en Pasaia y el interés y el ímpetu de mi señora le permitieron superar la prueba. En cambio mi falta de motivación se puso de manifiesto al no superar aquel examen. Tengo que admitir que me arañó en el amor propio.

La navegación está jalonada por las gestas de grandes marinos y, aunque no aspirara a emular ninguna de ellas, me sentía un poco marginado. Había otra prueba unos meses después, puse interés y la superé.

Pero superar aquellas pruebas no era suficiente. Para obtener el título de PER, además de demostrar unos conocimientos teóricos había que superar unos conocimientos prácticos navegando a motor y a vela. Las prácticas a motor no tenían atractivo para mí: arrancar con una llave, igual que un coche, mover la caña del timón de dirección a una banda o a la otra para variar el rumbo, igual que un coche, y estar atento al tráfico y a la radio, igual que un coche. Pero cuando llegaron las prácticas de vela, aquello era otra cosa. No había llave de contacto para poner en marcha la embarcación. Dependías del viento para moverla, manejando las velas y el timón de forma que pudieras dirigirte donde quisieras, viniera el viento de donde viniera. El rumbo correcto dependía de tu habilidad para dominar el viento. Manejar el barlovento sí que supuso el descubrimiento de una apasionante actividad. Me enamoró. Me enganchó.

Itsasoaren maitale batzuk aurkitu genituen, bakoitza bere bizipenekin, arrantzetako batzuk, eta belaontzian bizitako abentura puntu bat bezteak.

Kluba Euskadin, Espainian, European eta Munduan beren arrakastekin, kopekin eta dominekin jartzea lortu zuten kirolari batzuk aurkitu genituen, baina baita kirol-ekitaldien antolaketa bat ere, horietan parte hartzen zutenak harritzen zituen pilotatzen zituztenen entrega-gaitasunagatik, baliabide izugarri murrizak eta ondo kudeatuak izateagatik eta ekaitz batean pilotu baten iraunkortasunagatik.

Aurkitu genuen arrakasta horiek ez zirela kasualitatearen ondorio, baizik eta bela-eskolako prestakuntza-lan neketsu baten ondorio, eta begirale batzuek beren onena uzten zutela ilusioz, konfiantzaz eta erabakitasunez etortzen ziren neska-mutilei gaitasun nautikoak emateko, bela-eskolako ontzi txiki horietan itsasoa eta haizea menderatzen ikasteko.

Jakin genuen klubak ahalegin handia egin zuela bela-eskolako ontzi guztiak mantentzeko eta estropadetara eramateko, bertan proban jartzen baitzen klubeko nabigatzaileen trebetasuna, haien arrakastekin gozatuz.

Konturatu ginen bazegoela klubaren beste alderdi bat, soziala, bazkideei aukera ematen ziena bisitatzen gintuzten gonbidatuek inbidiatutako instalazioez gozatzeko, bai eta solasaldi batzuek gozatzeko ere, bizi izandako une zailen kontakizunetan eta azentuan arima jartzen zuten beterranoekin. Izan ere, une horiek gauditu egin zituzten elkarbizitzarako, lankidetzarako, kemenerako eta adiskidetasunerako espiritu horrek, espedizio bateko tripulazioarena bezala, denbora zeharrean, azken berrogeitamar urte ibilbidetan darama.

Solasaldien, blagan, kasualitatezko elkarrizketen eta artxiboen artean agerian geratu zen nabigazio hori ez zela erraza izan. Hirurogeita hamarrek hamarkadan, klubeko proiektu elitisten bat azaldu zen. Bazirudien instalazio horiek gehiago pentsatuta zeudela klubaren egoitzako leihate baten aurrean kopa batez gozatzeko, inguruan ainguratuta zeuden ontziak ikusita, itsas kiroleko erakunde bat antolatzeko baino.

Erregimen-aldaketak eta trantsizio demokratikoak, indarkeria eta erradikalismo garai hark, baina baita sormen sozial handikoak ere, klubaren instalazioen hasierako proiektua aldatzea ekarri zuten. Egoitza pilotak gainean ezarrita zegoen – Veneziako luxuzko gisa –, eta proposatu zen beste bat ahalmen geiago-

Ya con el PER en la mano decidimos hacernos con una embarcación, pero ya no pensábamos en una Ju-lita sino en algo con velas.

Siguiendo los acertados consejos de los profesores de la academia buscamos una embarcación adecuada a nuestra edad y a las aspiraciones de navegación que teníamos. Nos recomendaron un motovelero con enrolladores en las velas mayor y genova, con un motor con algo más potencia que la necesaria para las maniobras de atraque y desatraque, y con una cabina en la que pudiera permanecer de pie. La búsqueda fue muy estimulante y al fin dimos con un velero que cumplía todas las exigencias.

Con él nos embarcamos en la aventura de conseguir un punto de amarre en la dársena del puerto deportivo de EKP. Éramos novatos y desconocíamos quien gobernaba aquellas sentinas de la administración. Y así fue como aterrizamos en el Club Náutico de Hondarribia, buscando cómplices y experiencia para navegar por las procelosas aguas de la administración del puerto. Y fue un acierto.

Nos ayudaron en aquella navegación administrativa para la que nadie te oferta un título, pero además nos mostraron un montón de cosas más.

Descubrimos a unos amantes del mar, cada cual con sus vivencias, unas pesqueras, otras de puro recreo y un punto de aventura con la vela.

Descubrimos a unos deportistas que habían logrado poner al club en Euskadi, en España, en Europa y en el Mundo con sus éxitos, sus copas y sus medallas, pero también a una organización de eventos deportivos que sorprendían a quienes participaban en ellos por la capacidad de entrega de quienes los pilotaban, con recursos increíblemente reducidos y bien administrados, y la tenacidad de un piloto en tormenta.

Descubrimos que esos éxitos no eran fruto de la casualidad sino de un trabajo arduo de formación en la escuela de vela, con unos monitores que dejaban lo mejor de sí para dotar de habilidades náuticas a aquellos chavales y chavalas que acudían con ilusión, confianza y determinación para aprender a dominar al mar y al viento en esas diminutas embarcaciones de la escuela de vela.

Descubrimos el enorme esfuerzo del club para mantener todas las embarcaciones de la escuela de vela y trasladarlas a las regatas en que se ponía a prueba la pericia de los navegantes del club, disfrutando con sus éxitos.

rekin, errealistagoa, eta nagusi den gizarte-errealitatek hurbilago, babes-portuaren ondoan, itsasoari irabazitako plataforma batekin, harri handiko orma batekin inguratua, zabalguneko batekin. Garabi bat han bertan jarrita itsasontziak jasotzeko eta mantentzeko laguntzen zuela. Proiektuaren ezaugarriak, ingeniarren, arkitektoen eta Portu eta Kostetako MOPeke teknikarien artean aztertuak, irizpide tekniko hutsak gainditu zituzten protagonismoekin, arrantza-portuaren iparraldeko eta hegoaldeko dikeek suposatzen zuten beste neurri bateko proiektuaren babesean beti. Oraindik ere ikusten ari baikara horien eragina hondartzaren bilakaeran.

Arrantzaleen kolektiboaren presio sozialak, udalerrian zuten nagusitasun ekonomikoa arriskuan ikusten baitzuten, eta, horren gainean, baliabide ekonomikoen dibertsifikazioa planeatzen zuen, jarduera sakabanatuagoekin, arrantzan gutxiago oinarrituta. Gizarte-ekonomiko jarduera era horretan laurogeiko hamarkadan agertu zen: *"Traganean, hiriaren oparotasuna jarduera militarrekin lotu zen. Gero, base-rrietako nekazaritza eta abeltzaintzako ekoizpenari lotuta geratu zen. Oparotasun hori aurrerago gertatu zen arrantza-jarduera. Eta etorkizun ekonomikoa turismoko jarduerekin lotuko da."* Hiriaren oparotasuna denboran zehar markatu duen egoera ekonomikoaren diagnostiko zehatza.

Tokiko jarduera politiko-ekonomikoaren aldaketa sakon horiek klubaren proiektuaren garapenaren egoera itogarriak ekarri zituzten, eta Puntaleko kirol-portu batekin proiektu alternatibo bat aurkeztu zen, orain dagoen arrantza-portuaren hegoaldeko dikearen hegoaldeko instalazioen proiektuari aurre eginez. Zuzendaritza-batzordeak dimisio masiboak izan zituen klubaren jarraipena jokoan zen batzar gorabeheratsu batean. Eta beste zuzendaritza-batzorde bat sortu zen, proiektua osatzeko asmoarekin. Klubaren instalazioak udalarenak eta publikoenak izatea sustatu zen, eta proposamen hori Udalean onartu zen, nahiz eta epaitegiek aurrerago atzera bota.

Aldi berean, Eusko Jaurlaritzak kirol-portu, hornitura gisa, bat sortu zuen, itsasontzien jabeek sarbide erosoak duten pantalanak jartzeko, ur-zerbitzuekin eta elektrizitate-zerbitzuekin amarralekuaren ondorenean, eta egungo garaiekin bat datozen administrazio-zerbitzuekin eta itsasontzien mantentze-lanekin. Klub Nautikoak horrelako azpiegiturak ez zituen hondartzaren aurreko senadian, arrantza-portuaren hegoaldeko dikearen hegoaldean. Bertan, ainguratze partikular batzuk zeuden, eta ainguratze horiei zerbitzuak emateko txalupa txiki bat zegoen itsasontzie-

Descubrimos que además había otra faceta del club, la social, que permitía a sus socios disfrutar de unas instalaciones envidiadas por los invitados que nos visitaban, y de unas tertulias con los veteranos que ponían alma en los relatos y acento en los momentos difíciles vividos, que los hubo, pero que fueron superados por ese espíritu de convivencia, cooperación, tenacidad y camaradería, como el de la tripulación de una expedición a lo largo del tiempo, durante esos cincuenta años de singladura que lleva.

Entre las charlas, las conversaciones casuales y los archivos existentes se puso en evidencia que esa navegación no había sido sencilla. Se descubren unos inicios en los años setenta en los que se plantea un club de tintes elitistas. Se proyectan unas instalaciones que parecían pensadas más para disfrutar de una copa ante un ventanal en la sede del club, a la vista de las embarcaciones fondeadas en su proximidad, que para constituir una entidad de deporte náutico.

El cambio de régimen y la transición democrática, aquel periodo de violencia y de radicalismo, pero también de gran creatividad social, propiciaron el cambio del proyecto inicial de unas instalaciones del club cuya sede se planteaba asentada sobre pilotes, -trasunto de lujo veneciano-, por otro más realista, más posibilista y más próximo a la realidad social imperante, con una plataforma ganada al mar en las proximidades del puerto de refugio, rodeada de muros de escollera, con una grúa y una explanada para depositar y mantener las embarcaciones deportivas. Las características del proyecto, barajadas entre ingenieros de caminos, arquitectos, técnicos del MOP de Puertos y Costas, con protagonismos que sobrepasaron los criterios exclusivamente técnicos, al socaire siempre del proyecto de otra magnitud que suponían los diques norte y sur del puerto de pesca, cuya influencia en la evolución de la playa aún estamos presenciando.

Presiones sociales por parte del colectivo de pescadores, que veían peligrar su hegemonía económica en el municipio, sobre la que ya planeaba la diversificación de los recursos económicos, con actividades más dispersas, menos apoyadas en la pesca, haciéndose análisis socio-económicos en los años ochenta del tipo de *"en el pasado, la prosperidad de la ciudad se vinculó a la actividad militar; luego quedó asociada a la producción agro-ganadera de los caseríos; mas adelante esa prosperidad se debe a la actividad pesquera; y el futuro económico se vinculará a las actividades turísticas"*. Certero diag-

tara ia zerbitzu bakar gisa sartzeko bazkideen beharrei erantzuteko.

Klubak arrantza-portuaren ondoan zituen instalazioak ez ziren nahikoak bazkideen beharrei erantzuteko.

Horrela, Klub Sozial horren egoitza egungo kokalekuan jartzeko aukera sortu zen, hondartzako senaldiaren eraikinak bela-eskolaren jardueretarako utziz.

Ibilbide horren guztiaren ondorioz, berrogeita hamar urte hauetan topaketa eta desadostasun ugari izan dira klubeko kideen eta zuzendaritza-batzordeen artean. Laguntasunak herdoildu eta berriak sortu dira. Taldearen ibilbidea nekeza izan da, eta egungo estatusa lortzea zaila izan da. Hori lortzeko, konpromiso pertsonalak eta negoziazioak behar izan dira proiektuari hasierako begi berberekin begiratzeko ez zioten administrazioekin. Eta administrazio zentral bat eta autonomiko bat zeuden, baimen eta eskumenen diskurtsoa lokaztutzen zutenak. Obrak egiteko epeak gainditu eta birgaitu egin ziren, berreskuratu egin ziren. Fidantzak erreskatatu ziren eta finantza-malabarismoaren benetako piruetak zituzten abalak lortu ziren.

Eta horrela iritsi gara gaur egun daukagunera: klub nautiko bat, kirol-arrantzako eta belako jarduerak dituen, eta instalazio batzuk dituen bela-eskola garatzeko. Urtero milaka ikasle igarotzen dira eskola horretatik, bela-nabigazioan hasi edo hobetzen direnak. Horietako batzuek kirol-zerua jo dute beren arrakastekin. Jarduera soziala garatzeko beste instalazio batzuk ere badaude, elkarte gastronomikoaren ezaugarriekin, bostehun bat bazkideri gogobetetasuna ematen diena.

Errealitate bikaina da, bazkide askoren ahaleginari esker lortua, arrakastaz eta hutsegiteaz betea, klubeko kide izatearen sentimenduez blaitua beti, banakako protagonismoa uko eginez, baina harreman pertsonalen sinergiekin baliatuz kluba eta bere izpiritua berrogeita hamar urteko ibilbidearen ondoren bizirik mantentzeko helburua lortzeko. Ez dut lorpen horiek lortzen ahalegindu ziren bazkideen izenik jartzen, zeren, dakidanez, egin zutena egitera bultzatu zituen espiritu eta asmoa klubaren onurarako baino ez baitzen izan, etekin pertsonalik bilatu gabe. Eta hor datza bere handitasuna.

Hor daude batzarretako aktak eta klubeko artxiiboak, beren izenaren eta ibilbidearen memoria gordetzen dutenak. Bazkide horiei esker gaude gauden tokian,

nóstico de la coyuntura económica que ha marcado la prosperidad de la ciudad a lo largo del tiempo.

Estos cambios tan profundos de la actividad político-económica local llevaron a situaciones agónicas del desarrollo del proyecto del club, llegando a presentarse un proyecto alternativo de un puerto deportivo en el Puntal, enfrentándose al ya aprobado de las instalaciones al sur del dique sur del puerto de pescadores en el que se encuentra ahora. Hubo dimisiones masivas de la junta directiva en una asamblea convulsa en la que se jugaba la continuación del club, surgiendo otra junta directiva con la voluntad de continuar para completar el proyecto. Se promovió la consideración de las instalaciones del club como municipales y públicas, aprobándose esta propuesta en el Ayuntamiento aunque los juzgados la echaran atrás más adelante.

En el mismo periodo se estaba gestando la creación de un Puerto Deportivo por parte del Gobierno Vasco para dotar a los propietarios de embarcaciones de unas instalaciones con pantalanos de acceso cómodo, con servicios de agua, electricidad junto al punto de amarre, con servicios administrativos y de mantenimiento de las embarcaciones eficaces, acordes a los tiempos que vivimos.

El Club Náutico adolecía de infraestructuras de esas características en la ensenada frente a la playa, al sur del dique sur del puerto de pesca, en el que existían unos fondeos particulares que precisaban de la existencia de un botero para acceder a las embarcaciones casi como único servicio para dar respuesta a las necesidades de los socios.

Las instalaciones con las que contaba el club junto al puerto de pesca eran insuficientes para dar respuesta a las necesidades de los socios.

Surgió así la posibilidad de instalar la sede de ese Club Social en la actual ubicación, dejando las construcciones de la ensenada de la playa para las actividades de la escuela de vela.

Todo este recorrido ha llevado a que en estos cincuenta años se hayan producido muchos encuentros y desencuentros entre los miembros del club y en sus juntas directivas. Se han oxidado amistades y han surgido otras nuevas. La andadura del club ha sido ardua, y lograr el actual estatus ha sido difícil. Para lograrlo se han necesitado compromisos personales y negociaciones con administraciones que ya no miraban el proyecto con los mismos ojos que al

batzuk ontzirik gabe, beren beteranotasunak oroitzapenaren itsasoetan nabigatzeko aukera baino ez dielako ematen. Beste batzuk, berriz, ibilbide luzeak, estropada zoragarriak edo ordura arte ametsetan bakarrik lortutako arrantza-balentriak egiten dituzten edo egin dituzten ontziekin. Eta beste batzuk, ni bezala, "Julita" beterano batekin nabigatzen dutenak, itsasoaz beste Ez dut lorpen horiek lortzen ahalegindu ziren bazkideen izenik jartzen, zeren, dakidanez, egin zutena egitera bultzatu zituen espiritu eta asmoa klubaren onurarako baino ez baitzen izan, etekin pertsonalik bilatu gabe. Eta hor datza bere handitasuna.

Hor daude batzarretako aktak eta klubeko artxiboak, beren izenaren eta ibilbidearen memoria gordetzen dutenak. Bazkide horiei esker gaude gauden tokian, batzuk ontzirik gabe, beren beteranotasunak oroitzapenaren itsasoetan nabigatzeko aukera baino ez dielako ematen. Beste batzuk, berriz, bihurgune luzeak, estropada zoragarriak edo ordura arte ametsetan bakarrik lortutako arrantza-balentriak egiten dituzten edo egin dituzten ontziekin. Eta beste batzuk, ni bezala, "Julita" beterano batekin nabigatzen dutenak, itsasoaz beste xederik gabe gozatzeko aukera ematen diguna.

Eta Klub Nautikoa, bazkideen bizipen eta amets guztiak biltzen dituen arragoa. Zehazki, gure bizipenak eta ametsak. Ez dut lorpen horiek lortzen ahalegindu ziren bazkideen izenik jartzen, zeren, dakidanez, egin zutena egitera bultzatu zituen espiritu eta asmoa klubaren onurarako baino ez baitzen izan, etekin pertsonalik bilatu gabe. Eta hor datza bere handitasuna.

Hor daude batzarretako aktak eta klubeko artxiboak, beren izenaren eta ibilbidearen memoria gordetzen dutenak. Bazkide horiei esker gaude gauden tokian, batzuk ontzirik gabe, beren beteranotasunak oroitzapenaren itsasoetan nabigatzeko aukera baino ez dielako ematen. Beste batzuk, berriz, bihurgune luzeak, estropada zoragarriak edo ordura arte ametsetan bakarrik lortutako arrantza-balentriak egiten dituzten edo egin dituzten ontziekin. Eta beste batzuk, ni bezala, "Julita" beterano batekin nabigatzen dutenak, itsasoaz beste xederik gabe gozatzeko aukera ematen diguna.

Eta Klub Nautikoa, bazkideen bizipen eta amets guztiak biltzen dituen arragoa. Zehazki, gure bizipenak eta ametsak.

Antton Garmendia

principio. Y había una administración central y una autonómica que embarullaban el discurso de autorizaciones y competencias. Se superaron plazos de ejecución de obras y se rehabilitaron, se recuperaron. Se rescataron fianzas y se lograron avales con auténticas piruetas de malabarismo financiero.

Y así hemos llegado a lo que tenemos hoy, un club náutico con actividades de pesca deportiva y de vela, con unas instalaciones para desarrollar la escuela de vela por la que pasan todos los años miles de alumnos que se inician o perfeccionan en la navegación a vela. Algunos de ellos han tocado el cielo deportivo con sus éxitos. También existen otras instalaciones para desarrollar la actividad social, con características de sociedad gastronómica, que da satisfacciones a unos quinientos socios.

Una magnífica realidad, conseguida gracias al esfuerzo de muchos socios, con aciertos y desaciertos, realidad siempre impregnada de unos sentimientos de pertenencia al club, renunciando a protagonismos individuales, pero valiéndose de las sinergias de las relaciones personales para lograr el objetivo de mantener vivo el club y su espíritu tras cincuenta años de andadura.

No pongo el nombre de ninguno de los socios que se esforzaron para alcanzar estos logros porque, me consta, el espíritu y la intención que les movió a hacer lo que hicieron fue exclusivamente en beneficio del club, sin buscar réditos personales. Y ahí radica su grandeza.

Aquí están las actas de asambleas y los archivos del club que guardan memoria de su nombre y de su andadura. Gracias a esos socios estamos donde estamos, algunos sin embarcación porque su veteranía solo les permite ya navegar por los mares del recuerdo. Otros con embarcaciones con las que realizan o han realizado largas singladuras, regatas apasionantes, o hazañas pesqueras hasta entonces logradas únicamente en los sueños. Y otros, como yo, que navegan con una "Julita" veterana que nos permite disfrutar del mar, sin más aspiraciones.

Y el Club Náutico, un crisol en el que se funden todas las vivencias y sueños de sus socios, ni más ni menos. Exactamente nuestras vivencias y nuestros sueños.

Antton Garmendia

HONDARRIBIKO KLUB NAUTIKOAREN OROITZAPENAK

CNHren historiaren kontakizun eta bizipen laburrak dira, eta gure oroimenean ere irauten dute. Gure bizitzaren parte izan ziren, eta horietako batzuk islatzen saiatuko gara, Klubean gertatutakoa gogoratzeko eta, hala badagokio, egin nahi den liburuaren parte izateko.

1980ko azaroan, klubeko bazkide egin nintzen Butron pasealekutik gertu zegoen bulegoan, eta ahalegin eta ilusio handiz erosi nuen nire lehen txipiroientzako itsasontzia, "CAPRICORNIO", zodiakoaren zeinua uretaratzearekin bat etorri zelako.

Arrantzale amorratua izan nintzen beti, aitagandik heredatutako zaletasun hura, mutiko bat izanik, lehenik kanaberazkoa ibaian, gero kanaberazkoa itsasoan eta azkenik ontziz, nire "CAPRICORNIO" flamantean.

Oso gogoan dut zein zaila izan zen egoera orain kontziliazioa deitzen degula. Askok gustatzen zitzaizkien arrantza, baina Estela, nire emaztea, haserretu egiten

RECUERDOS DEL CLUB NÁUTICO DE HONDARRIBIA

Breves relatos y vivencias de la historia del CNH y aun perduran en nuestra memoria. Fueron parte de nuestras vidas e intentaremos plasmar algunas de ellas para recuerdo de lo acontecido en el Club, y si procede, formen parte del libro que se pretende realizar.

En noviembre de 1980, me hice socio del Club en la oficina que disponía el Club cerca del paseo de Butrón, y con gran esfuerzo y enorme ilusión compré mi primera txipironera, la "CAPRICORNIO", por aquello de que el signo del zodiaco coincidió con su botadura.

Siempre fui un gran aficionado a la pesca, afición heredada de mi padre siendo un crío, primero de caña en el río, luego de caña en la mar y por fin en embarcación, en mi flamante CAPRICORNIO.

Me acuerdo intensamente de lo difícil que fue lo que hoy llamamos conciliación. Me encantaba la pesca, pero mi mujer Estela, se enfadaba por las



Diego Echeveste, Presidente del CNH, en el medio, durante la entrega de un trofeo a Estela y Mariano, el 17 de diciembre de 2011

zen berak hurrekin bakarrik ematen zituen ordu luzeengatik, eta ni lagun batzuekin arrantzan. Gorroto zuen nire txalupak beraren senarrari lapurtzen zuelako. Hondarribira etorri zen eta maitemindu egin zen herri preziatuarekin, hondartzarekin eta itsaso harroarekin, eta, orduetik, lur hau bere bizitzaren zati bat da.

Ahalegin handiak egin ondoren, arratsalde batean arrantzan egiteko prestatu nuen, atsegin ez bazuen, Kaprikornioa salduko genuela promesa egin ez.

Garai hartan txipiroien arrantza ugaria zen. Arratsalde polita aukeratu nuen eta txipiroien arrantza bikaina izan zen. Egun horretatik aurrera, Estela arrantzale handia bihurtu zen, baita arrantza maiz egiten zuten emakume gutxietakoa ere.

Emakumeek oso parte-hartze txikia izan dute arrantzan, emakume gutxi ateratzen ziren arrantzara. Oroitzapen hori ez dugu ahaztuko, txipiroi arrantzale zaharrek egiten zizkiguten komentario barregarriak dira, noiz edo noiz txalupa batzuk elkarrengandik oso hurbil arrantzatzen genituenean, eta ikusten zutenean asko arrantzatzen genuela, eta batzuetan haiek baino gehiago, eta gainera emakume batek lezioak ematen zizkiela. Bere adierazpenetan ez dugu ahaztuko "emakumeak sukaldara", edo "emakumeak etxera".

Lagun handiak Zakariasekin arrantzaren usainean sortu ziren, Timmorekin, Salvarekin eta sekula ahaztuko ez ditugun beste askorekin.

Lehia handia zegoen arrantzaren eta belaren munduaren artean, eta ahalegin handiak egin ziren Klubaren zuzendaritza eta baliabideak parekideak izan zitezen arrantzaren eta belaren munduaren artean. Klubaren zuzendaritza, neurri handi batean, belaren munduko jendeak osatzen zuenez, bela soilik sustatzea kritikatzeko zen.

Bertan, 2000. urtean, Klubaren zuzendaritza arrantza munduko zuzendaritza batek kudeatzen zuen. Talde handia osatzen dugu. Arrantzaren jardueretatik urrun zeuden gaiekin negoziatu behar izan genuen, adibidez, EKPko kirol-portu berria izango genuen etorkizunarekin. Negoziazio egun luzeak. Arrantza-kide guztiak eta ni pozik gaude lortutakoarekin.

Arrantzaleek Klubaren zuzendaritza hartu zutenetik, eta lehendakariorde eta arrantza-arduradun naizen aldetik, asko sustatu ziren arrantzarekin lotutako jarduerak, hala nola tokiko, probintziako, nazioko eta nazioarteko lehiaketak, eta Klubak arrakasta handiz

largas horas que ella pasaba sola casa con los niños, y yo de pesca con algún amigo. Odiaba a mi barca porque le robaba a su marido. Estela es de tierra adentro, nunca había visto el mar. Vino a Hondarribia y se enamoró del precioso pueblo, y de la playa, y del bravo mar, y desde entonces esta tierra es parte de su vida.

Después de muchos esfuerzos me las ingeníé para que fuera una tarde ha pescar, con la promesa de que si no le gustaba venderíamos la Capricornio.

En aquel tiempo la abundancia de pesca de txipiroes era extraordinaria. Elegí una bonita tarde y la pesca de txipirones fue extraordinaria. Desde ese día Estela se convirtió en una gran pescadora y de las pocas mujeres que practican la pesca con asiduidad.

La participación de las mujeres en la pesca ha sido muy escasa, pocas mujeres salían a pescar. Un recuerdo que no olvidaremos, son los comentarios jocosos que los viejos pescadores de txipirones nos hacían cuando, en alguna de las ocasiones, pescábamos muy cerca unas barcas de otras, y veían que pescábamos mucho, y a veces mas que ellos, y encima una mujer les daba lecciones. De sus expresiones no olvidaremos lo de "mujeres a la cocina", ó "mujeres a casa".

Grandes amistades se forjaron al olor de la pesca con Zacarías, con Timmo con Salva y otros muchos que no olvidaremos nunca.

Había mucha rivalidad entre el mundo de la pesca y el de la vela, y se hicieron muchos esfuerzos para que la dirección del Club y los recursos fueran paritarios entre el mundo de la pesca y de la vela. Como la dirección del club estaba compuesta en gran parte por gente del mundo de la vela, se criticaba que solo promocionaran la vela.

Allí por el año 2.000, la dirección del CLUB paso a ser gestionada por una dirección del mundo de la pesca. Formamos un gran equipo. Tuvimos que negociar con asuntos que estaban lejos de las actividades de la pesca, como nuestro futuro en el nuevo puerto deportivo de EKP. Largos días de negociaciones. Todos mis compañeros y yo nos sentimos satisfechos de lo que se consiguió.

Desde la toma de dirección del Club por gente de la pesca, y desde mi condición de vicepresidente y responsable de pesca se fomentaron mucho las actividades relacionadas con la pesca, como concursos locales, provinciales, nacionales e internacionales, y el

parte hartu zuen Kantauri isuriko herrietako txapelketetan, Getarian eta Zumaian esaterako, bai eta Espainiako Arrantza Federazioaren eskutik ere, eta emaitza harrigarriak lortu ziren, adibidez, Espainiako txapelketan 8 arrantzale onenen artean 2 jartzea, Barbaten, eta horien artean emakume bat, Estela.

Gure Klubak parte hartu zuen beste lehiaketa askoren ondorioz, Espainia osoan ezagutu gintuzten eta goi-mailako arrantzaleak izan genituen euskal arrantzale handi gisa. Kirolarekin lotutako hainbat telebista kate hurbildu ziren gure Klubera, eta gure arrantzaleen erreportajeak filmatu zituzten. Askotan ikusi izan dira kirol-kateetan, hala nola Jaran eta Sedalen, eta beste batzuetan ere bai.

Estelak hainbat erreportaje ditu, non bisigu batzuk (pantxoak) nola arrantzatzen diren eta gero nola prestatzen diren erakusten duen.

Arrantza aldizkari askok gure Klubaren eta gure kostaldearen aberastasunaren inguruko erreportajeak ere argitaratu zituzten euren orrialdeetan.

Tokiko egunkariak titular handietan argitaratu zuten Txingudiko kirolaren sorrera eta Bidasoa Txingudiko partzuergoarekiko lankidetzaz.

Gure bizilagun frantsesekiko harremana sendotu egin zen eta urtero Txingudiko trofeoa sortzea lortu zen. Irun, Hondarribia eta Hendaiako herriek parte hartzen zuten. Hiru herrietako arrantzaleek Tunidoen arrantza lehiaketan parte hartzen zuten, eta urtero hiru herrietako batek antolatzen zuen, eta arrantzale irabazlearen udalak ordezkatzeko zituen itsasontziko tripulazioa omentzen zuen.

Lau aldiz irabazi genuen Txingudi Saria. Ez ditugu ahaztu behar Hendaiako eta Hondarribiko herrietan sari sinbolikoak banatzen zituzten ospakizun jendetsu haien oroitzapen zoragarriak. Ez ziren sariak, ezta emaitzak ere, lagunekin egotearen eta gustuko genuen aisialdia egitearen alaitasun sanoko giroa zen.

Klubean egin ziren lehiaketez oroitu ginen, arrantzan eta belan aritzen ziren taldeez osatuak. Bela estropada batean parte hartu behar zen, arrantza lehiaketa batean parte hartu behar zen eta mus txapelketa batean parte hartu behar zen. Eta gero bazkari handi bat denen gozamenerako, dantza eta guzti, noski.

Pozik oroitu ginen oso ezagunak ez ziren gertakariez, inoiz ez baitziren igaro, baina pozez bete gin-

Club participó con gran éxito en los campeonatos de pueblos ribereños como Getaria y Zumaia, y en los de España de Embarcación Fondeada, de manos de la Federación Vasca de Pesca, y se consiguieron resultados sorprendentes, como por ejemplo colocar a 2 pescadores entre los 8 mejores en el campeonato de España, en Bárbate, y entre ellos a una mujer, a Estela.

Otros muchos concursos en los que participó nuestro Club hicieron que fuéramos conocidos en toda España y a tener pescadores en alta competición como unos grandes pescadores vascos.

Varias cadenas de TV relacionadas con el deporte se acercaron a nuestro Club, y filmaron reportajes de nuestros pescadores que han sido vistos muchas veces en las cadenas de deportes, como Jara y Sedal, y otras muchas.

Estela tiene varios reportajes en los que enseña como se pescan unos besugos (pantxos) y luego como se cocinan.

Muchas revistas de pesca también publicaron en sus paginas reportajes de nuestro Club y de la riqueza de nuestra costa.

Los periódicos locales publicaron en grandes titulares el NACIMIENTO DEL DEPORTE DEL TXINGUDI y la colaboración con el consorcio de Bidasoa Txingudi.

La relación con nuestros vecinos franceses se consolidó y se consiguió crear de manera anual el trofeo del Txingudi. Participaban los pueblos de Irún, Hondarribia y Hendaya. Pescadores de los tres pueblos competían en el concurso de pesca de Túnidos, y cada año lo organizaba uno de los tres pueblos, y el ayuntamiento del pescador ganador homenajeaba a la tripulación del barco que les representaba.

En cuatro ocasiones fuimos ganadores de el Trofeo Txingudi. No nos olvidamos de los maravillosos recuerdos de aquellas celebraciones multitudinarias en la que se repartían los premios más bien simbólicos en los pueblos de Hendaya y Hondarribia. No eran los premios ni los resultados, era el ambiente de sana alegría de estar con los amigos y de practicar un ocio que nos gustaba.

Nos acordamos de aquellos concursos que se hicieron en el Club, formados por equipos de gente de la pesca y la vela. Había que participar en una regata de

tuzten; adibidez, Jaizkibelgo kala batean, ahoz gora, ordu erdi konortetik gabe zerman pertsona bat gure itsasontziarekin erreskatatzea. Konortetik gabe eta mirariz bizirik zegoen. Harkaitzek eragindako zauri handietatik sendatu zenean, ederki ospatu genuen, eta gogoan izan genituen jaiak eta ospakizunak, eta Guadalupeko Ama Birjinari eskerrak eman genizkion, hark salbatu zuelako.

Zapore gazi-gozoa uzten digun antzeko beste oroitzen bat piragüista batena izan zen. Piragüistak bere piraguari heldu zion galernako egun batean, bi miliatara itsas ertzerantz, hipotermia bortitzaekin, eta ezin izan zuen piragura igo, eta huts egin behar izan genuen, suspertu egin behar izan genuen, gure arropak jarri behar izan genizkion, inoiz itzuli ez zizkigun eta eskerrak eman ez zizkigun arren.

Beste istorio berriago asko ere gertatu dira, baina ez ditut komentatu nahi, kontakizun labur batzuk eskatu dizkidatelako.

Mariano Martín eta Estela Herrero

vela, había que participar en un concurso de pesca y había que participar en un torneo de mus. Y luego una gran comida para regocijo de todos, con baile incluido, claro.

Nos acordamos con satisfacción de acontecimientos poco conocidos porque nunca trascendieron pero que nos llenaron de satisfacción, como el rescate con nuestro barco de una persona que llevaba media hora inconsciente en una cala de Jaizkibel flotando boca arriba. Estaba inconsciente y milagrosamente viva. Cuando se recuperó de las importantes heridas que le habían causado las rocas lo celebramos a lo grande, y recordamos las fiestas y celebraciones, y las gracias a la virgen de Guadalupe que según ella la salvó.

Otro recuerdo similar que nos dejó un sabor agri-dulce, fue la de un piragüista que nos lo encontramos agarrado a su piragua un día de galerna a dos millas de costa con una fuerte hipotermia, e incapaz de subirse a la piragua y a punto de desfallecer, al que tuvimos que reanimarlo, ponerle nuestra ropa, que jamás nos la devolvió ni nos dio las gracias.

Otras muchas historias más recientes han ocurrido, pero no es mi intención comentarlas ya que me han pedido unos relatos cortos.

Mariano Martín y Estela Herrero

URKOLAREN OROITZAPENAK

Nahi gabe, gutako askok besaurreak baranda baten gainean pausatzeko joera dugu, gure pisua motel-duko dituen; begirada zeruertzean altxatzen dugu, eta keinu hori leku berean errepikakorra bihurtzen bada, gure babesleku bihurtzen da. Eta horretan pentsatzen badugu, behin eta berriz itzultzen garen leku hori emango dugu, hain ezaguna zaigun leku hori, eta ez dakigu zergatik.

Larun mendiaren, Aiako haitzen eta Jaizkibelgo haize-babesaren aurrean Hondarribiako klub nautiko zaharra zegoen, eta hori

industrial batez jantzitako garabi hura, 5 Tm-raino kargatzeko gai zena, gure aginte-makila zen. Besoak pausatzeko eta itsasoa ulertzeko modu bat ikusteko lekua zen, ezinbestean galtzen ari zena.

80ko hamarkadan, motorraren eta belaren arteko lehian, arrantzarako ontziak nabarmen nabarmentzen ziren. Lozorro luze batetik esnatzen zen eta ongizatearen gizartean estreinatu berria zen Herri batek ezin zuen aisiaren kontzeptua kontzeptu bakar gisa ulertu, eta etxean aurkezteko moduko eskutxo bati lotuta egon behar zuen. Aitak zioen bezala, ez genuen inoiz esku hutsik joan behar etxera, *"Beti afaltzeko zerbaitekin"*.

Gerraostean hazitako belaunaldia zen, eta txingudiko badian nabigatzea, itsasoaz gozatze hutsagatik, gauza harrigarritzat jotzen zen, gure iragan dohakabearen aurkako iraintzat. Ez da zaila ulertzen. Zorionez, gauzak asko aldatu dira, orain CNHn mastek irabazten dute borroka.

Kaos "arautu" horretan, kaioak kaian denborale egunetan antolatzen diren modu berean antolatuta zeuden ontziak. Zalapartarik gabe bizi ziren motorrak forma dotoreekin eta beren popa borobilekin, lagun-kiro hitz egin ahal izateko, popa laukizuzen, funtzional eta hotzen arkitektura berriekin. Batelak, txipiroi-ontziak deitzera pasa ziren, eta itsasontziek (edo agian euren patroiek), motora izena utzi zuten, honela, yate titulua lortu ahal izateko. Zurezko kaskoek ez zuten galtzen lehendik arrotza zitzaizen lursail bat, eta beste material batzuen eta serieko fabrikazioaren aldeko apustua egiten zuten ontziola ausartek mundu nautikoa ulertzeko modu batekin mehatxatzen zuten. Olaciregi, Garin, Arcos, Taylor, Benetau eta Janneau ontziek euren hizkuntza inposatuko zuten hemen eta portuetan, eta Agur, Paloma, Trumoia edo Kary ontziek, beste askoren artean, euren uhara

AÑORANZAS DE URKOLA

Involuntariamente muchos de nosotros tendemos a posar los antebrazos sobre una barandilla que amortigüe nuestro peso, alzamos la mirada en el horizonte y si este gesto se hace repetitivo en un mismo lugar, este se convierte en nuestro refugio. Y si pensamos en ello, daremos con ese emplazamiento al que volvemos una y otra vez, daremos con ese lugar que nos es tan familiar y no sabemos por qué.

Frente al monte Larun, las Peñas de Aia y al socaire de Jaizkibel se encontraba el antiguo club náutico de Hondarribia y aquella grúa vestida de un amarillo industrial y capaz de cargar hasta 5 Tm era nuestro bastón de mando. Era el lugar donde posar los brazos y contemplar una forma de entender el mar que inexorablemente se estaba perdiendo.

En aquellos años 80 en la pugna entre motor y vela, las embarcaciones para la pesca destacaban sobremanera. Un País que despertaba de un largo letargo y recién estrenado en la sociedad del bienestar no podía concebir el concepto del ocio como concepto único, y necesitaba estuviese ligado a cierta excusa con la que presentarnos en casa. Tal y como decía el Aita nunca debíamos ir a casa con las manos vacías, *"siempre con algo para la cena"*.

Era una generación criada en la posguerra y navegar en la bahía del txingudi por el simple echo de disfrutar de la mar se consideraba como algo ostentoso, una ofensa a nuestro desdichado pasado. No es difícil de entender. Afortunadamente las cosas han cambiado y mucho, ahora en el CNH los mástiles ganan la batalla.

En ese caos "regulado" las embarcaciones estaban dispuestas de la misma forma que las gaviotas se ordenan en el muelle en días de temporal. Convivían sin discordia las motoras con formas suntuosas y sus popas redondas donde poder charlar amigablemente, con las nuevas arquitecturas de popas rectangulares, funcionales y frías. Los bateles pasaron a llamarse txipironeras y los barcos (o quizás sus patrones) abandonaron el nombre de motoras para poder así optar al título de yate. Los cascos de madera se resistían a perder una parcela que ya les era ajena y los osados astilleros que apostaban por otros materiales y una fabricación en serie amenazaban con una forma de entender el mundo náutico. Las Olaciregi, Garin, Arcos, Taylor, Benetau y Janneau impondrían aquí y en los puertos su lenguaje, y embarcaciones como el Agur, el Paloma, el Trumoia o la Kary entre

galduko zuten urteen poderioz. Aretusak bakarrik jarraitzen du gaur egun ere, gehienek tamalez ulertzen ez dituzten printzipioei leial.

otros muchos perderían su estela con el paso de los años. Sólo el Aretusa sigue todavía hoy fiel a unos principios que lamentablemente la mayoría no entienden.



Zacariás, con el Dr Orruño y el Dr. Urkola.

Zakariasek, gudu honetatik at, goizero biraderarekin motorra erauzten jarraituko zuen, Diter zahar bat, urte batzuk geroago eta aldi berean, bere nagusiaren ahotsarekin batera isilduko zena. Oraindik ere, batzuetan, babes-portura hurbiltzen naiz, Diter motorraren soinu nahastezina entzutera eta moilaren atzean gizon handi horren aurpegia noiz agertuko zain, tolesgabeko, txapela, alkandora eta mahoizko galtzak jantzita, eta pastazko betaurreko lodiak jantzita, ni ...beste leku batera eramateko prest.

Aritz Urkola

Zacariás, ajeno a esta batalla, seguiría arrancando con la manivela cada mañana el motor, un viejo Diter, que unos años después y simultáneamente se silenciaría junto con la voz de su patrón. Todavía me acerco hoy en ocasiones al puerto de refugio para escuchar el sonido inconfundible del motor Diter y esperar ingenuamente que tras el muelle aparezca el semblante de ese pequeño gran hombre con txapela, camisa y pantalón de mahón y con gruesas gafas de pasta dispuesto a llevarme a...otro lugar.

Aritz Urkola

SAILING MARSEILLE - LA MARTINICA

5.000 MILA NAUTIKOETAN EDO

"AMETSAK, AMETSAK DIRA"

(35 URTE)

1973ko urriaren 11ko goiz zoragarri batean, "hego haize" apur bat jotzen ari zenean eta nire gorputza ehiza denboraldiaren hasieran Soriara joango nintzela pentsatzean tingled, ona izan nuen zoritxarrez, emazteak, beste guztiek bezala, gosari beroegia egin didalako. Ezin zen hartu eta ezin nuen alferrik egon hozten zen bitartean. Aldizkari nautiko bat hartu nuen, nire beste zaletasun bikaina, eta bertatik bertara iraultzen hasi nintzen. Honetan, hotzikara bat igaro zitzaidan gorputzean. Iragarkia irakurri nuen aurrean eta ez nuen sinetsi. Hobeto asimilatzeke letra egiten hasi nintzen eta azkenean honako hau ulertu nuen: Odyssée belaontzia Antilletara abiatzen da azaroaren 15ean eta tripulazioko 4 kideri eskatzen die bidaian zehar marinel lan egiteko. Deitu Marsellako 36.07.93 zenbakira.

Nire amets handia zen. Atlantikoa belaz zeharkatu eta nire eskura zegoen.

Azkar deitu nuen telefonoz eta interpretazio faltsu batzuen ondoren, frantsesa eskasa denez, jakin nuen tokia eskura nuela eta aurrerakin gutun bat bidaliz Odyssée belaontzian leku segurua nuela.

Egun horretan kotxean ehizara joan nintzen, baina nire irudimena nabigatzen joan zen bidaiarekin amets egitera.

Ehizatik bueltan abiatu nintzen Marsellara eta bere portu zaharrera iritsi nintzenean txalupa guztiak banan-banan begiratzen hasi nintzen, tristenetik onenera, Odyssée hitz magikoaren bila. Eta bai, hor zegoen eta txaluparik onena zen. Ederrena eta mast altuena duena. Guztia margotu berria zegoen eta kaleratu berri diren mastekin.



Los griegos ya llegaba al puerto de Marsella.

TRAVESIA A VELA MARSELLA - LA MARTINICA

SOBRE UNAS 5.000 MILLAS NÁUTICAS O LA

DEMOSTRACIÓN DE QUE LOS

"SUEÑOS, SUEÑOS SON" (35 AÑOS)

En una estupenda mañana del 11 de octubre de 1.973 en la que soplaban un ligero "viento sur" y en la que mi cuerpo hormigueaba con el pensamiento de que a continuación partiría para Soria a la apertura de la temporada de caza, tuve la buena o mala fortuna de que mi mujer, como la de todos, me sirvió el desayuno excesivamente caliente. No se podía tomar y yo no podía estar inactivo mientras se enfriaba. Tomé una revista náutica, mi otra gran afición y la comencé a hojear distraídamente. En esto, un escalofrío recorrió mi cuerpo. Leí el anuncio que tenía delante y no me lo creía. Comencé a deletrearlo para asimilarlo mejor y al fin comprendí lo siguiente: el velero Odyssée parte para las Antillas el próximo 15 de noviembre y solicita 4 tripulantes para trabajar como marineros durante la travesía. Llamar al teléfono 36.07.93 de Marsella.

Era mi gran sueño. Atravesar el Atlántico a vela y estaba a mi alcance.

Rápido llamé por teléfono y después de algunas falsas interpretaciones, pues mi francés es deficiente, llegué a conocer que tenía plaza disponible y que con mandar un escrito de enganche tenía plaza segura en el velero Odyssée

Así que ese día salí en coche a cazar, pero mi imaginación salió navegando a soñar con la travesía.

A la vuelta de la caza salí rápido para Marsella y al llegar a su viejo puerto comencé a mirar una a una todas las embarcaciones, de la más triste a la mejor, buscando la palabra mágica, Odyssée. Y sí, allí estaba y era la mejor embarcación. La más bella y la de mástiles más elevados. Toda ella estaba recién pintada y con sus mástiles recién estrenados.

El Odyssée es un Ketch de 20 m de eslora, 4,30 de manga y unas 40 T de desplazamiento. Sus mástiles son Nirvana, de 20 m de altura el mayor y de 16 m el de mesana, contruidos en Suiza. Los winches son Barlow de Australia y Lewar, las poleas son Barbarosa italianas y las velas francesas.

Dispone de las siguientes velas: Spinaker de 350 m², Spit de 150 m², Foque de 60 m², Trinquete de 60 m², Mayor de 100 m², Etay de 80 m² y Mesana de 50 m².

Odyssée 20 m-ko luzera, 4,30 habe eta 40 T desplazamendu inguruko Ketch-a da. Bere mastak Nirvana dira, altuena 20 m-ko altuera eta 16 m-ko altuera, Suitzan eraikia. Winchak Barlow eta Lewar australiarrek dira, txirrikak Barbarosa italiarrak eta Frantziako belak dira.

Bela hauek ditu: 350 m²-ko Spinaker, 150 m²-ko Spit, 60 m²-ko Jib, 60 m²-ko Trinketa, 100 m²-ko Nagusia, 80 m²-ko Etay eta 50 m²-ko Mizzen.

Duela 35 urte alturako estropadetarako eraikitako zurezko belaontzi bikaina da eta gaur egun arku guztiak berritu ditu eta bizkarrean jarri ditu Tabarly frantzesak Pen Duick VI gainean bere itzulian estropada egiteko dituen elementu eta bitarteko guztiak. mundura.

Korrika egiteko eta gau eta egun joateko egin dagoen belaontzia da, har dezakeen abiadura handia dela eta. Nire begietarako atsegina egin zuten ezauzgarri hauek, geroago amesgaizto txiki bat bihurtuko dira (konturatu zen popa mehe eta luzean, itsaso eta popa zorrotzekin, belaontzia popatik prora arte zeharkatzen zuen olatuen harraska zela).

Laburbilduz, belaontzia amestu zuena baino ederragoa zen eta lehen begiradatik jakin zuen bidaia bertan egingo zuela, sor zitezkeen arrisku eta ondoeza guztiak gorabehera.

Tripulazioa ezagutu nuen eta honako hauek osatzen zuten:

- Jacques Duval kapitaina edo patroia, 39 urte, motza eta argala baina indartsua eta bizar "Moby Dick" duena. Frantziako merkataritza itsas armadatik dator eta Atlantikoko zeharkaldia 6 aldiz egin du hainbat belaontzitan. Geroago, marinel handia dela erakutsiko zigun, eskola zaharreko horietakoa, nahiz eta bere barneko izaerak kentzen zion. Jatorriz Havre portukoa da eta urtebetez ezkondu ta zegoen. Sukaldari gisa zeharkaldia egiten duen Claudine emazteak 26 urte ditu eta jatorriz Havrekoa da. Denborak erakutsiko zigun borondate eta determinazio handia izan arren sukaldari gisa eta hornidurak kalkulatzeko hondamendia izan zela. Bidaiaren kalamitate eta eragozpenen% 90aren erruduna izan zen eta bere bizitza osoa senarraren zama handia izango dela uste dut.

- Alain Gabin, Alexandriakoa (Egipto) jaiotzez, 19 urte, zabala, indartsua eta irribarretsua, bidaide bikaina zen. Lanbidez marinela da, baina inoiz ez zuen bidaiarik egin.

Es un espléndido velero construido en madera hace 35 años con destino a las regatas de altura y que ahora ha renovado toda su arboladura y colocado sobre cubierta todos los elementos y medios que lleva el francés Tabarly sobre el Pen Duick VI para su regata de la vuelta al mundo.

Es un velero hecho para correr y para ser atendido día y noche, por las grandes velocidades que puede alcanzar. Estas características que lo hacían agradable a mis ojos, más adelante se convertirán en una pequeña pesadilla (resultó que a su fina y alargada popa, con mar gruesa y de popa, era un coladero de olas que atravesaban el velero de popa a proa).

En fin, el velero era más bello de lo que había soñado y desde el primer golpe de vista sabía que haría la travesía en él, a pesar de todos los peligros e incomodidades que se presentarían.

Conocí a la tripulación y la misma estaba compuesta por:

- El capitán o skipper Jacques Duval, de 39 años, bajo y delgado pero fuerte y con una barba "a lo Moby Dick". Procede de la marina mercante francesa y ha realizado en diversos barcos veleros 6 veces la travesía del Atlántico. Más adelante nos demostraría que es un gran marino, de los de la vieja escuela, aunque su carácter introvertido le restaba simpatías. Es originario del puerto del Havre y hacía un año que se había casado. Su mujer Claudine, que hace la travesía como cocinera, tiene 26 años y es originaria del Havre. El tiempo nos demostraría que a pesar de su gran voluntad y empeño era un desastre como cocinera y a la hora de calcular las provisiones. Ella fue la culpable en un 90 % más de las calamidades e inconvenientes del viaje y creo que toda su vida será una gran carga para su marido.

- Alain Gabin, natural de Alejandría (Egipto), con 19 años, ancho, fuerte y sonriente fue un gran compañero de viaje. Es marinero de profesión, pero nunca había hecho una travesía.

- Pierre es el otro marinero, de 23 años, alto y delgado, normando de nacimiento y corazón. Ha sido hasta ahora fotógrafo-periodista y ha realizado ya esta travesía en sentido contrario.

Los tripulantes añadidos son:

- Philippe Delasalle, canadiense, alto y fuerte como un toro, gran escalador acostumbrado a los hielos

- Pierre beste marinela da, 23 urte ditu, altua eta argala, normandiarra jaiotzez eta bihotzez. Orain arte argazkilari-kazetaria izan da eta dagoeneko kontrako norabidean egin du bidaia hori.

Honako hauek gehitu dira tripulatzaileak:

- Philipe Delasalle, kanadarra, zezena bezain altua eta indartsua, Artikoko Zirkuluaren izotzarekin ohituta zegoen eskalatzaile bikaina. Mendiko istripu baten ondorioz belaun bateko jokoa galdu du eta orain itsasoan errefuxiatu da bere espiritua asetzeko. Arkitektoa da eta bere gauza guztiak saldu ditu bost urte lan egin gabe igarotzeko, mundua ezagutzen.

- Mario Mafioleti, 47 urteko italiarra. Itsasoaren aurrean complexio sendoa eta espiritu ahulekoa. Afrikan lehoi ehiztaria da hainbat erregistro dituen. Etxeen eraikitzailea izan da eta 3 urte darमतza lanetik erretiratuta. Bere ideia belaontzi bat eraikitzea da, familiarekin batera munduari buelta emateko. Geroago bere ametsen amaiera ikusiko dugu, itsasoak garaitu zuenetik.

- Eta Roger Canteras, belaontziaren jabea, 51 urte dituen, sinplea, atsegina eta beti ondo prestatua. Bera izan zen bidaiaren amaieran sortu ziren eztabaidetako elementu lasaigarria. Horren arrazoia Odisea Martinikara eramatea eta oportetako aisialdirako bertan uztea zen. Pertsona hau Tenerifen itsasoratu zen.

Azkenean, atzerapen egun batzuen ondoren, abenduaren 1a iritsi zen. Irteera eguna. Gure ekipamendu guztia primeran instalatu genuen itsasontzian eta Marseillako Club Náutico-n eskaini ziguten agur bazkari bikaina egin ondoren Odisean itsasoratu ginen bidaia hasteko. Arratsaldea zen, hotza egiten zuen eta eguraldia ez zegoen oso ziur, baina hainbeste egun berandu egin genuen eta hainbeste egonezin utzi genuenez, bidaiarako dena prest ez zegoen arren, bidaia hastea erabaki genuen.

L'Odyssée, Marsella - Martinika zeharkatuz

1973ko abenduaren 1a:

Irteera arratsaldeko 6etan. Ilundu besterik ez da egin. Yacht bat lagun dugu Chateau D'Iff-era. Dena argituta dago eta itsasoa lasai dago. 4 millara belak zabaltu eta motorra gelditu genuen. Isiltasuna erori zen eta 8 korapilo inguru nabigatzen hasi ginen. Helizeak apur bat dar-dar egiten du, ezin baita gelditu. Italiarrak le-

del círculo polar ártico. Por un accidente de montaña ha perdido el juego de una rodilla y ahora se refugia en la mar para satisfacer su espíritu. Es arquitecto y ha vendido todas sus pertenencias para estar cinco años sin trabajar, conociendo el mundo.

- Mario Mafioleti, italiano de 47 años. De compleción robusta y espíritu débil ante el mar. Es cazador de leones en África con varios récords. Ha sido constructor de casas y ahora lleva 3 años retirado del trabajo. Su idea es construir un velero para dar la vuelta al mundo en unión de su familia. Más adelante veremos el fin de sus sueños, ya que el mar lo venció.

- Y Roger Canteras, propietario del velero, de 51 años, sencillo, agradable y siempre bien dispuesto. Fue el elemento apaciguador en las discusiones que surgieron al final del viaje. El motivo del mismo era trasladar el Odyssée a la Martinica y dejarlo allí para recreo vacacional. Esta persona embarcó en Tenerife.

Por fin y después de una serie de días de retraso llegó el 1 de diciembre. El día de partida. Instalamos perfectamente todos nuestros pertrechos a bordo y después de una gran comida de despedida que se nos sirvió en el Club Náutico de Marsella, embarcamos sobre el Odyssée para comenzar nuestra singladura. Era el caer de la tarde, hacía frío y el tiempo no estaba muy seguro, pero eran tantos los días de retraso que llevábamos y tanta nuestra impaciencia por partir, que aun cuando no estaba todo preparado para el viaje decidimos comenzar el viaje.



Puerto de Marsella, miles de años viendo entrar y salir barcos.

L'Odyssée, travesía Marsella – La Martinica

1 de diciembre de 1973:

Salida a las 6 de la tarde. Acaba de anochecer. Nos acompaña un yate hasta el Chateau D'Iff. Todo está

mak hartu nahi ditu eta uhartetxoan artetik igarotzen gara 9: 00etan itsas zabaletik irten arte.

Lehenengo afaria itsasontzian. Dena mugitzen eta jaten da Atalo (nire itsasontzia) bezala. Lehenengo zaindaria marrazten dira eta nire txanda da italiarra eta Pierre marinelaarekin batera. Lehenengo txanda gaueko 12etatik goizeko 4etara. Guardia hasten da. Dena polita eta berria da. Belaren anplitudea eta itsasontziaren abiadura ikusgarriak dira. Gaueko ordu bata aldera haizeak gora egiten du. 12 korapiloetara igo ginen. Haizea gero eta handiagoa da. Patroiari deitzen diogu eta artimon murrizten du. Eguraldi txostenak eguraldi ona eta itsaso ona iragartzen ditu. Haizea handitu. Ordu bietan Major txikia murrizten dugu. Ontziak hegan egiten du. Hiruretan trinketa murrizten dugu. Jib besterik ez dugu geratzen eta abiadura handitzen jarraitzen du. 03: 30ean markesina kendu eta "izotz lehorrean" gaude. Abiadura 7 eta 8 korapilo artean mantentzen da motorrik edo belarik gabe. Olatuak altxatu eta bizkarrean sartzen hasten dira, dena barreiatuz. Lauetan lo egitera erretiratu ginen. Hotz handia egiten du eta arropak jantzita lo egiten dugu.

Abenduak 2:

07:30ean bizkarrean ateratzen naiz, ezin baitut lo egin itsasontziaren zuloatik. Ikuskizun ikaragarria. Itsasoa guztiz basoa da eta gailur hautsiak ditu. Linderrean guardiaren erliebea dago, fisikoki ondo ez dagoen arren. Goragalea eta gorputz txarra izaten hasten naiz. Lankideei begiratzen diet eta guztiak zorabiatuta daude.

Bederatzietan lema hartzen dut eta hiru lagun besterik ez dira geratzen. Itsasoa zerbait ikusgarria da. Olatuak 9 metro ingurukoak dira eta haizeak 100 km / h ditu. Olatuak bizkarrean etengabe datoz, gure gorputzak erabat bustiz.

Goizeko 10etan zuzendaritza uzten dut. Sartu kapitaina eta bere emaztea. Olatu hautsi batek eraman egiten gaitu eta ia botata gaude. Beldurra eta hotza zabaldu eta denak ohera joaten dira. Ura itsasontzian sartzen hasten da.

Kanadarra, kapitaina eta ni bakarrik geratzen gara. Kanadarrak zuzendaritza hartu eta kapitainari laguntzen saiatzen da.

Nahaspila hasten da. Dena lurrera erortzen da. Denek botaka eta hotzikara dar-dar egiten dute. Olatu bakoitza leihotako zirrikituetatik sartzen den be-

iluminado y la mar en calma. A 4 millas desplegamos las velas y paramos el motor. Se hace el silencio y comenzamos a navegar a unos 8 nudos. La hélice vibra un poco, ya que no se puede parar la misma. El italiano tiene ganas de llevar el timón y pasamos entre los islotes hasta salir a las 9 a mar abierto.

Primera cena en el barco. Todo se mueve y se come como en el Atalo (mi barco). Se sortean las primeras guardias y me toca con el italiano y el marinero Pierre. Primer turno de 12 de la noche a 4 de la mañana. Comienza la guardia. Todo es bonito y nuevo. Impresiona la amplitud del velamen y la velocidad del barco. Hacia la una de la noche aumenta el viento. Subimos a 12 nudos. Sigue aumentando el viento. Llamamos al skipper y hace reducir el artimón. El parte meteorológico anuncia buen tiempo y buena mar. Aumenta el viento. A las dos reducimos la Mayor. El barco vuela. A las tres reducimos el Trinquete. Solo nos queda el Foque y sigue aumentando la velocidad. A las 03:30 retiramos el velamen y quedamos a "palo seco". La velocidad se mantiene entre 7 y 8 nudos sin motor ni velas. Las olas aumentan y comienzan a entrar en cubierta, barriéndolo todo. A las cuatro nos retiramos a dormir. Hace mucho frío y dormimos con la ropa puesta.

2 de diciembre:

A las 07:30 salgo a cubierta por no poder dormir de los bandazos del barco. Espectáculo impresionante. La mar está completamente arbolada y con las crestas rotas. Al timón está el relevo de guardia, a pesar de que no está físicamente bien. Comienzo a tener náuseas y mal cuerpo. Miro a los compañeros y todos están mareados.

A las 9 tomo el timón y solo quedamos tres personas. La mar es algo impresionante. Las olas son de unos 9 metros y el viento de 100 km/h. Las olas entran constantemente en cubierta, mojando por completo nuestros cuerpos.

A las 10 relevo al timón. Entra el capitán y su mujer. Una ola rota nos arrastra y casi salimos despedidos. Cunde el miedo y el frío y todos se acuestan. Comienza a entrar agua dentro del barco.

Solo quedamos el canadiense, el capitán y yo. Toma el timón el canadiense y trato de ayudar al capitán.

Comienza el desbarajuste. Todo cae al suelo. Todos vomitan y tiritan de frío. Cada ola, son cincuenta litros de agua que entran por las grietas de las ven-

rrogeita hamar litro ur da. Hotza egiten du, zero gradu ingurukoa eta elur malutak distiratsuak. Aireak txistu egiten du. Olatuak ikusgarriak dira. Buruarekin lotu behar duzu. Bi izan behar dituzu zuzendaritzan. Bata zuzendaritzan dago, besteak ohartarazten dio olatuak bizkarrean erori eta bizkarreko miaketan. Hotza eta haizea izugarriak dira. Saiatu behar dugu Bartzelonara iristen. 4etan Montseny ikusi genuen. Elurra dago. Ezin dugu ibilbidea aldatu, itsasoa zeharkatuta baitago. Gau berria erortzen hasten da. Beldurra da hari buruz pentsatzea. Bartzelonako argiak estriborreraino ikusten ditugu. Ezinezkoa da haraino iristen saiatzea. Ekaitzak nora eramaten gaituen jarraitu behar dugu. Irratiak ez du funtzionatzen, ezta sentinako ponpek ere. Dena flotatzen da barruan, janari guztiak flotatzen ditu. Indarrek huts egiten dute. Inork ez du nahi eta ezin du lagundu. Marinelak etzanda daude eta ez dute ezer egin nahi. Italiarra ez da ohetik mugitzen. Claudine arrokekin eta eskuoihaekin ahalik eta gehien laguntzen saiatzen da.

Badator gaua. Dena kraskatuta dago. Haizeak txistu egiten du indar erraldoiarekin. Olatuak zubitik pasatzen dira bata bestearen atzetik. Sentina ponpak martxan jartzen ditugu eta 5 minuturen buruan funtzionatzeari uzten diote. Gau osoa iritsi aurretik kuboekin erreskatatu behar duzu. Giroa izugarria da. Azkenean ez dago kuboak altxatzeko indarrik ere. Ontzia beteta badago ez dago indarrik, ontzi erdi bat baizik. Azkenean amaitzen da eta nekatuta gaude. Ahal dugun moduan lurrean etzan gara. Lema hartu behar duzu. Hirurok automatak bezala ibiltzen gara. Ez dugu hitz egiten, keinuak baizik. Etzan ginen, beti lotuta.

Hamabietan sentitzen dugu ontzia jada ez dela lehen bezala martxan, haizearen indarra jaitsi egin da. Bartzelonara itzultzeko hautua egin genuen. Motorra martxan jartzen dugu. Olatuak aurrez aurre sartzen dira estriborreko brankatik. Olatuek ura botatzen digute. Ahaleginaren muga da.

Abenduak 3:

4etan Bartzelonako itsasargia ikusi genuen. Badi-rudi ez garela aurrera egiten, baina argiak indarra ematen digu. Erresistentzia kontua da. 6etan airea ematen hasten da. Ontzia aurrera doa. Bartzelonan sartu ginen. 8etan itsasoa baretu da eta martxa lasai dago. Denak lo daude. Hirurok geratu ginen. 11etan iritsi eta atrakatu genuen. Bakea da. Jendea mugitzen hasten da, hotel batera zuzentzen. Atse-denaldia hasten da.

tanak. Hace frío, unos cero grados y chispean copos de nieve. El aire silva. Las olas impresionan. Hay que atarse al timón. Hay que estar dos al timón. Uno lleva el timón, el otro le avisa de las olas que le caen por la espalda y barren la cubierta. El frío y el viento son increíbles. Debemos tratar de llegar a Barcelona. A las 4 avistamos el Montseny. Está nevado. No podemos cambiar el rumbo, ya que la mar es de través. Comienza a caer una nueva noche. Asusta pensar en ella. Vemos las luces de Barcelona a estribor. Imposible tratar de llegar. Hay que seguir a donde nos lleve el temporal. No funciona la radio, ni las bombas de achique. Todo flota en el interior, todos los víveres flotan. Las fuerzas fallan. Nadie quiere ni puede ayudar. Los marineros están acostados y no quieren hacer nada. El italiano no se mueve de la cama. Claudine trata de ayudar en lo posible con ropas y toallas.

Llega la noche. Todo está estrellado. El viento silva con fuerza gigante. Las olas atraviesan el puente unas tras otras. Ponemos las bombas de achique en marcha y a los 5 minutos dejan de funcionar. Hay que achicar con cubos antes de que llegue la noche total. El ambiente es horrible. Al final no hay fuerzas ni para levantar el balde. Si el balde está lleno no hay fuerzas, solo medio balde. Al fin se acaba y quedamos extenuados. Nos tumbamos en el suelo como podemos. Hay que hacer el relevo del timón. Andamos como autómatas los tres. No hablamos, solo gestos. Nos tumbamos, siempre atados.

A las doce sentimos que el barco ya no corre como antes, ha bajado la fuerza del viento. Optamos por volver a Barcelona. Ponemos el motor en marcha. Las olas entran de frente por la amura de estribor. Las olas nos echan el agua encima. Es el límite del esfuerzo.

3 de diciembre:

A las 4 avistamos el faro de Barcelona. Parece que no avanzamos, pero la luz nos da fuerzas. Es cuestión de resistir. A las 6 comienza a ceder el aire. El barco avanza. Entramos a Barcelona. A las 8 la mar ha calmado y la marcha es tranquila. Todos duermen. Quedamos los tres. A las 11 llegamos y atracamos. Es la paz. La gente comienza a moverse, directos a un hotel. Comienza el descanso.

El timón está torcido, la barra rota en varios puntos. La brújula aplastada. Varios candeleros torcidos. No funcionan las bombas de achique ni la radio y hay daños por todos los lados. Tenemos para 8 días de

Lema makurra da, barra hainbat lekutan biratzen da. Iparrorratza birrindua. Hainbat argimutil makur. Bilge ponpek eta irratiak ez dute funtzionatzen eta alde guztietatik kalteak daude. 8 eguneko konponketak ditugu. Denok utzi genuen itsasontzia, dena lehortzen eta konpontzen utziz. Biljako ponpak gelditzen zirela aurkitu genuen, belaontziko kala batean pilatuta zeuden kontserba latetako eta botiletako paperezko etiketak askatu egiten ziren sartzen zen urarekin eta sentinak ponpak estaltzen zituztenarekin.

Abenduak 12:

Irtera berria. Denok gara. Ez itzultzeko promesak ez dira bete. Denak itzuli dira. Lauetan irten ginen. Itsaso lasaia eta haize pixka bat. Dena ondo doa. Hotz pixka bat.

Lehen afaria. Arbi eta eskarolak. Haragia eskatzen dut. Super guardia. Ilargi ona, itsasoa eta haizea. Ederra da. 9 korapilo egiten ditugu. Jantzita lo egiten dugu.

Egun osoan haize ona eta itsasoa. Eguzkia ateratzen da, dena bikaina da. 8etan Columbretak ikusi genituen. Bazkaria batean. Janari honekin arazoa. Errefautxoak eta pepinoak endibiekin. Partagas bat eta guztiak ahaztuta. Lauetan Ibiza eta Alacant (San Antonio lurmuturra) ikusi genituen. Dena bikaina da. Eguzkia hartzen dugu, haizetik babestuta. 4 orduro itsasontzi bat pasatzen da.

24 ordutan 180 milla egin ditugu.

Gaua heltzen da Benidormeko altueran. Autoak ikusten ditugu. Denia eta Jávea itsasontzi ugari daude. Kontu handia. Hotza egiten du 3 jertse eta 2 xirekin ere. Buruko haizeak jotzen du. Itsasoa okertzen hasten da. Hotz handia eta 12etan lo egiteko.

Abenduak 14:

Gauean zehar mugimendu asko entzun zen bizkarrean. Haizean bat-bateko jauziak egon dira. Lantokiak lotu behar izan genituen ohetik eror ez zedin. Ihes bat zuen buruan.

Guardia 8etan. Egun on, eguzki ona eta kontrako haizea. Inor ez bizkarrean. Nekea agertu da. Derri gorrezko zortzi ordutan lan egiten dute horietako erdiak gauez daudenean. Haizearen eta belen etengabeko aldaketak. Lanpetuta. Lehen izurdeak ikusten ditugu. Brankako haizea handitzen eta itsura eutsi behar diozu. 8etan Palos lurmuturra gainditu dugu

reparaciones. Abandonamos todos el barco, dejando todo a secar y a arreglar. Descubrimos que las bombas de achique se pararon porque las etiquetas de papel de los botes de conserva y botellas que estaban estibadas en la cala del velero se soltaron con el agua que entró y atoraron las bombas de achique.

12 de diciembre:

Nueva salida. Estamos todos. Las promesas de no volver más no se han cumplido. Todos han vuelto. Salimos a las cuatro. Mar en calma y algo de viento. Todo va bien. Un poco de frío.

Primera cena. Nabos y escarolas. Pido carne. Guardia estupenda. Buena luna, mar y viento. Es precioso. Hacemos 9 nudos. Dormimos vestidos.

Todo el día buen viento y mar. Sale el sol, todo es estupendo. A las 8 avistamos las Columbretas. Comida a la una. Problema con esta comida. Rábanos y pepinos con escarolas. Un Partagas y todo olvidado. A las cuatro avistamos Ibiza y Alicante (cabo San Antonio). Todo es estupendo. Tomamos el sol, defendidos del viento. Cada 4 horas pasa un barco.

En 24 horas hemos recorrido 180 millas.

Llega la noche a la altura de Benidorm. Vemos los coches. Hay muchos barcos de pesca de Denia y Jávea. Mucha precaución. Hace frío aun con 3 jerséis y 2 xiras. Sopla el viento de cara. Comienza a empeorar la mar. Mucho frío y a dormir a las 12.

14 de diciembre:

Se ha oído mucho movimiento en cubierta durante la noche. Ha habido saltos bruscos por el viento. Hemos tenido que atar las defensas para no caer de la cama. Tenía una gotera en la cabeza.

Guardia a las 8. Buen día, buen sol y viento en contra. Nadie sobre cubierta. Ha aparecido el cansancio. Ocho horas de trabajo obligatorio hacen mella cuando la mitad de ellas son por la noche. Cambios continuos del viento y de las velas. Mucho trabajo. Vemos los primeros delfines.

Aumenta el viento de proa y hay que aguantar el tipo. A las 8 hemos pasado el cabo Palos y esperamos llegar a las 5 de la tarde al cabo de Gata. Vemos dos submarinos, barcos de guerra y aviones. Serán de Cartagena y Alcantarilla. Pasan a nuestro lado. Sigue el viento en contra y poca la velocidad del barco. Son las cinco y aún faltan otras 5 horas para llegar al cabo

eta arratsaldeko 5etan Gata lurmuturrera iristea espero dugu. Bi itsaspeko, gerraontzi eta hegazkinak ikusten ditugu. Cartagenakoak eta Alcantarillakoak izango dira. Pasatzen zaizkigu. Jarrai kontrako haizeari eta moteldu itsasontziaren abiadura. Bostak dira eta oraindik beste 5 ordu falta dira Gata Lurmuturrera iristeko moduan. Brodatzen ari gara eta elkarri laguntzen diogu motorrarekin. Angeluak feroetara eramaten dira kokapena zehazteko. Ia dena ojometro bidez egiten da. Posizioa gutxi gorabehera ezaguna da ikusten dugun kostaldearen arabera. Bi egun daramatza tresneria egiten, baina plastikozko hiru poltsa baino ez ditugu harrapatu. Pottorro (alka) eta "sanga" batzuk ikus ditzakezu, baina oso bizitza gutxi dago itsaso honetan.

Abenduak 15:

Oso gau txarra. Buruhaize sendoak. Neke handia. 10etan Torremolinos altueran gaude eta arratsaldeko 5etan Torremolinos aurrean jarraitzen dugu. Buruko haize indartsua eta korronte indartsuak. Eguna inguruan saltoka pasatzen genuen. Ezin duzu janaria prestatu eta ogitartekoak jaten dituzu. Atalo baino gehiago mugitzen da. Izurde asko ikusten ditugu eta batzuk itsasontzira etortzen dira.

Txistu eta salto egiten dute. Ondo pasatu genuen. Bostetan kostaldea jo genuen, eta defendatu, aurrera egin genuen. Kostarekin paralelo bizkortzen ari gara eta 8ak aldera Gibraltarra hurbiltzen ari gara. Gauda, haize gogorak jotzen du. Harkaitz osoa argiztatuta dago eta itxura ikusgarria du. Europako Punta itsasargia gure aurrean dago. Guztia bizkarrean taulak aldatzeko, itsasargia zeharkatu eta itsasoa gure aurrean aurkitzen dugunerako. Dena ondo eginga dago. Belen gaueko ikuskizuna, haizea, lerroa okertu bitartean pistola baten gainean irristatzea ikusgarria da. Belak jaitsi eta Gibraltarrera sartzen zara.

Aduanak pasaportea ez zigilatzea eskatzen du.

Abenduak 16:

Bisita portura eta hirira. Dutxa hotelean eta janaria lehorrean. Atlantikoa zeharkatzeko prest dauden itsasontziak eta belaontziak eta mundu osoko itsasontziak. Gauean eta iritsi berri den belaontzi ederrean musika entzuten da eta bi pertsona ikusten dira barruan goxoki dantzatzen. Biak arrak dira ...

Abenduak 17:

Haitz osoa gora eta behera zeharkatzen dut. Peñón

de Gata como estaba previsto. Estamos dando bordadas y nos ayudamos con el motor. Se hacen tomas de ángulos a los faros para determinar la posición. Casi todo se hace a ojímetro. Se conoce más o menos la posición según la costa que vemos. Lleva dos días echado un aparejo, mas solo hemos pescado tres sacos de plástico. Se ve algún pottorro (alka) y "sanga", pero hay muy poca vida en este mar.

15 de Diciembre:

Muy mala noche. Vientos duros en contra. Gran cansancio. A las 10 estamos a la altura de Torremolinos y a las 5 de la tarde seguimos en frente de Torremolinos. Fuerte viento en contra y fuertes corrientes. Pasamos el día dando saltos. No se puede preparar comida y se toman bocadillos. Se mueve más que el Atalo. Vemos muchos delfines y algunos vienen al barco.

Se les silva y saltan. Lo pasamos entretenidos. A las cinco nos pegamos a la costa, y defendidos por ella, avanzamos. Llevamos fuerte velocidad en paralelo a la costa y sobre las 8 nos acercamos a Gibraltar. Es de noche, sopla fuerte viento. Todo el Peñón está iluminado y es de impresionante aspecto. El faro de la Punta de Europa lo tenemos enfrente. Todos sobre cubierta para cambiar de bordo, para cuando crucemos el faro y encontremos la mar de cara. Todo se hace bien. Es impresionante el espectáculo nocturno de las velas, el viento, el deslizarse sobre una borda mientras se dobla el cabo. Se arrian velas y se entra en Gibraltar.

Visita de aduaneros y petición de no estampillar el pasaporte.

16 de diciembre:

Visita al puerto y a la ciudad. Ducha en hotel y comida en tierra firme. Barcos y veleros dispuestos a cruzar el Atlántico y barcos llegados de vueltas al mundo. Por la noche y en un barco velero precioso que acaba de llegar se oye música y se ven dos personas bailando dulcemente en el interior. Los dos son machos...

17 de Diciembre:

Cruzo todo el Peñón por arriba y por abajo. Los monos del Peñón solo existen en unas jaulas que a las noches las cubren para el frío. Es un cuento. El peñón está lleno de senderos por todas partes, como el monte Urgull. Gran número de españoles y marroquíes. Población total 30.000 habitantes. Muchos coches y todos en el mismo sitio. Los ingleses son ingleses allá

tximinoak hotzetik gauez estaltzen dituzten kaiolentan baino ez daude. Ipuina da. Haitza arrastoez beteta dago nonahi, Urgull mendia bezala. Espainiar eta marokoar kopuru handia. Biztanleria guztira 30.000 biztanle. Auto asko eta guztiak leku berean. Ingelesak ingelesak dira edonon dauden lekuan. Belaontziarako bisita gehiago. 9,50 m-ko batean 3 urtean munduan zehar ibiltzeak sortzen duen ezkontza. Esaten dute zaila dela hainbeste denbora bizitzea hain espazio txikian. Egun osoak hitz bakar bat ere esan gabe. Ez dago ezer kontatzeko. Holandar asko itsasontzi zahar eta berrietan eta 3 eta 5 urteko haur asko itsasontzietan. Horietako askok ez dute dirurik sobera. Beste belaontziak mirariak dira. Eguna itsasontziei, belei, abiadurari eta abarri buruz hitz egiten eman genuen.

Abenduak 18:

Draga bat ez digu gau osoan lo egiten uzten. 07: 30ean irten ginen gasolioaren bila. Ezin duzu telefonoz hitz egin Espainiarekin edo komunikazioekin. Italiatik Felisiri jakinaraztea espero dut. Ez dute Espainiako dirua onartzen. Aparailua prestatzen dut bidaia hastear dagoe-nean. Badia izurdeez beteta dago, milaka daude. Dena lasai. Aparailua botata a dago, baina ez dago heldurik.

Haize kontrakoa eta kontrako korronteak. Bela guztiak zabaldua, portuko makilan, 8 korapilotan ibili ginen. Afrika gertu dago. Minutuz hazten ari da. Ederra da nola hurbiltzen den ikustea. Itsasontziek kanala zeharkatzen dute eta erne egon behar zara. Aurkitutako ibilgu batera 300 metroko luzera duen zisterna japoniar erraldoia dator. Adi gaude. 300 m falta dira. Ibilbidea aldatu eta agurtu egiten gaitu. 4m-ko olatua altxatzen du brankaren aurrean eta plano inklinatua osatzen du aurrean.

Kostaldeak babesten gaitu eta korronteak amaitu egiten dira. Bi ordutan zehar itsasarte zeharkatu dugu eta Gibraltar aurrean gaude, beti aurrera egin arren. Orain benetan aurrera goaz. Badirudi benetakoa bidaia hasten dela. Marokoko herri txikiak desfilatzen ikusten ditugu. "Sangas" ugari daude eta arrainak saltoka ikus ditzakezu, baina gure ibilbidetik kanpo dago eta ezin duzu arrantzarik egin.

2etan Tangerren aurrean pasatu ginen. Eguzkiak distira ematen digu eta gure aurpegia biziartzten du. Spatel lurmuturra agertzen da eta badirudi ez dugula inoiz bikoiztu.

Kostatik 50 kilometrora gaude eta Marokoko 6 m inguruko itsasontzi bat agertzen da 4 arrantzalee-

donde estén. Más visitas a veleros. Matrimonio que viene de dar la vuelta al mundo en 3 años en uno de 9,50 m. Dicen que es duro vivir tanto tiempo en tan pequeño espacio. Días enteros sin hablar una sola palabra. No hay nada que contar. Mucho holandés en barcos antiguos y nuevos y muchos críos de 3 y 5 años en los barcos. A muchos de ellos no les sobra el dinero. Otros veleros son maravillas. Pasamos el día hablando de barcos, velas, velocidades, etc

18 de diciembre:

Una draga no nos deja dormir en toda la noche. A las 07:30 salimos a buscar gasoil. No se puede hablar por teléfono con España ni ninguna comunicación. Espero que desde Italia avisen a Felisi. No admiten dinero español. Preparo los aparejos pues va a empezar la travesía. La bahía está llena de delfines, los hay a miles. Todos tranquilos. Los aparejos están colocados, pero no hay ninguna picada.

Viento de cara y corrientes contrarias. Todas las velas desplegadas, amurados por babor, marchábamos a 8 nudos. África está próxima. Va creciendo por momentos. Es bello contemplar cómo se acerca. Los barcos cruzan el canal y hay que estar atentos. Viene un petrolero gigante japonés de unos 300 m de eslora en rumbo encontrado. Estamos atentos. Faltan 300 m. Cambia de rumbo y nos saluda. Levanta una ola de 4 m delante de su proa y forma un plano inclinado delante de ella.

La costa nos protege y acaban las corrientes. Hemos atravesado el estrecho en dos horas y estamos enfrente de Gibraltar, a pesar de navegar siempre hacia adelante. Ahora avanzamos de verdad. Parece que empieza el verdadero viaje. Vemos desfilar los pequeños pueblos marroquíes. Hay muchas "sangas" y se ve saltar el pescado, pero queda fuera de nuestra ruta y no se puede pescar.

A las 2 pasamos delante de Tánger. El sol lo hace brillar y anima nuestro semblante. Aparece el cabo Espartel y parece que nunca lo doblamos.

Estamos a 50 millas de la costa y aparece una motora marroquí de unos 6 m con 4 pescadores. Se acerca hasta casi tocarnos y en lugar de pedir algo lo que hacen es saludarnos. Los vamos dejando a popa y acabamos por no verlos de diminutos que son. Ya estamos lejos y tenemos viento favorable. Avanzamos con gran rapidez.

Guardia hasta las 12 de la noche. Hay muchas luces

kin. Gu ukitzera gertu dago eta zer egin behar duten eskatu beharrean kaixo esatea da. Popatik uzten ari gara eta azkenean ez gara ikusten zein txikiak diren. Urrun gaude jada eta aldeko haizea dugu. Oso azkar goaz.

Guardia gaueko 12ak arte. Arrantza-argi asko daude bistan. Inauteriak dirudite. Kontuz ibili behar duzu. Askok ez dute koloretako argirik, zuria baizik eta susto ugari ematen dizkigute.

Barometroa pixka bat azkar hasten da. Haize ona eta itsaso ona dago. Lo egin genuen. Oihuak bizkarrean. Kandela mugimendua. Jantzi gabe igotzen naiz. Lagundu dezagun. Haizeak nabarmen egin du jauzi baretxo baten ondoren. Gale itxura du. Barometroa baxua da, zerua estalita dago. Olatuak kraskatzen hasten dira. Lurmuturrera iritsiko gara. Badirudi martxa egiten ari dela. Oihu eta mugimendu berriak bizkarrean. Igo egin behar duzu. Haizea oso indartsua da eta olatuak handiak dira. Lagundu dezagun. Ezin mantendu kapa. Kandela guztiak jarri ditugu. Makila lehortzeko. Barometroak behera egiten du. Tabernan nago. Arnesak argizaiotara lotzen ditut. Olatuak bizkarrean sartzen hasten dira. Olatuak 8 m dira. Lema ondo eusten du. Euria egiten du. Euri zaparradak dira, ikusgarritasunik gabe. Gero eta haize gehiago dago eta olatu handiagoak daude. Barometroak behera egiten du. Ihes egin behar duzu. Hau larria da. Olatuak ikaragarriak dira. Ziur 12 eta 14 m bitartekoak direla. Hautsitako gailurrekin datoz. Aireak kabletan xiska egiten du. Belaontzia abiadura handian doa olatu bakoitzean jaurtiketak eginez. Ongi eutsi behar diozu "aurrera" ez egoteko. Urak aurpegia eta gorputza bustitzen ditu, baina bero dago. Ez dago beldurrik. Izugarria da. Erorretak eta saldoak handitzen dira. Olatuak ere bai. Barometroa berriro jaisten da. 110 km / h-ko boladak daude. Larri jartzen hasi ginen. Olatuak arriskuatsuak dira. Ikusmen eskasa. Bat-batean bidaiariaren ontzi bat brankan, 500 m. Izugarri oszilatzen du. Agertu eta desagertu egiten da. Mamu bat dirudi. Olatuek bizkarreko miaketa egiten dute. Gaizki ikusita daude. Okerrago gaude. Txikiagoak gara. Ipotxak gara, hala ere kortxoak bezala olatuetan ibiltzen gara, nahiz eta haien gandorrek itsasontzian sartu. Ikusmena itsutzen gaituen ur errezel batek itxi du. Nekea eta posizio kalkuluak hasten dira. 11: 00ak dira eta kostaldea ikusi behar dugu, baina ezerk ez du seinalatzen. 12 eta ezer ez da. Olatu erraldoiak eta haizeak uluka, itsasontzia izugarri ezkutatzen da, olatuak alde guztietatik datoz eta hausten dira. Itsasartean egon behar dugu. Ez da ezer ikusten. Ontzi bat agertu ahala galduta gaude.

de pesqueros a la vista. Parece un carnaval. Hay que tener cuidado. Muchos no llevan luces de colores, solo una blanca y nos dan muchos sustos.

El barómetro empieza a bajar un poco rápido. Hay buen viento y buena mar. Dormimos. Gritos en cubierta. Movimiento de velas. Subo sin vestirme. Hay que ayudar. El viento ha saltado bruscamente después de una pequeña calma. Parece una galerna. El barómetro está bajo, el cielo cubierto. Las olas comienzan a chocar. Nos ponemos a la capa. Parece que marcha. Nuevos gritos y movimientos en cubierta. Hay que subir. El viento está muy fuerte y el oleaje alto. Hay que ayudar. No se puede mantener la capa. Arriamos todas las velas. A palo seco. El barómetro baja. Estoy a la barra. Me ato los arneses a los candeleros. Comienzan a entrar olas en cubierta. Las olas son de 8 m. Se aguanta bien el timón. Comienza a llover. Son aguaceros cerrados, sin visibilidad. Cada vez hay más viento y las olas mayores. El barómetro baja. Hay que escapar. Esto está serio. Las olas son impresionantes. Seguro que pasan de 12 a 14 m. Vienen con las crestas rotas. El aire silva en los cables. El velero marcha a gran velocidad haciendo lanzadas en cada ola. Hay que aguantar bien para no quedar "de través". El agua nos moja la cara y cuerpo, pero es caliente. No hay miedo. Es formidable. Los tumbos y balances aumentan. Las olas también. El barómetro vuelve a bajar. Hay rachas de 110 km/h. Comenzamos a ponernos serios. Las olas son peligrosas. Visibilidad escasa. De pronto un barco de pasajeros a proa, a 500 m. Oscila enormemente. Aparece y desaparece. Parece un fantasma. Las olas le barren la cubierta. Mal se las ve. Nosotros estamos peor. Somos más pequeños. Somos enanos, sin embargo, remontamos las olas como corchos, aunque sus crestas entren a bordo. Se cierra la vista por una cortina de agua que nos ciega. Comienza el cansancio y los cálculos de posición. Son las 11 y debemos ver la costa, pero nada la señala. Son las 12 y nada. Las olas gigantes y el viento chilla, el barco da tumbos enormes, las olas llegan de todos los lados y rompen de través. Debemos estar en el estrecho. Nada se ve. Como aparezca un barco estamos perdidos. No se ve a 50 m. No habrá tiempo de maniobrar sin velas ni motor.

El miedo comienza a apoderarse. El hambre y cansancio nos aprietan. Todos estamos serios. No hay bromas. Somos autómatas. Nadie quiere mostrar sus inquietudes. Abajo han vomitado ya todo y solo les queda un llanto con náuseas. El italiano está tumbado, no sé en qué piensa. Creo que reza.

Es hora de hacer cálculos de posición. Se miran pla-

Ez da 50 m-ra ikusten. Ez da belarik edo motorrik gabe maniobratzeko astirik engongo.

Beldurra hartzen hasten da. Goseak eta nekeak estutu egiten gaituzte. Denok serio gaude. Ez dago txantxarik. Automatak gara. Inork ez du bere kezka erakutsi nahi. Beheko solairuan dagoeneko dena bota dute eta goragalearekin bakarrik dute negarra. Italiarra etzanda dago, ez dakit zertaz pentsatzen ari den. Otoitz egiten duela uste dut.

Posizio kalkuluak egiteko denbora. Lauak dirudite, kalkulatu duzu, noraezean. Eztabaidatua izatea. Seguru dago. Itsasartea kontrako norabidean zeharkatu behar genuen. Hau larria da. Kostaldea berehala azaleratu behar da. Hondoratzea litzateke. Ez dago ikusgarritasunik. Haizeak 130 km / h iristen ditu. Lurrak eta jauziak bikainak dira. Bizkarrean gaude laguntzeko, nahiz eta ezer egin ez, eutsi. Pixkanaka olatuak zorrotzagoak dira, ura zikindu egin da. Gainazala zuriz aparra da, baina azpian zikina dago. Kostaldea da. Lurrazpiko mundua. Harezko eremuak. Arriskua berehalakoa da. Irratira jaisten da. Mayday, mayday, mayday eraztunak. Aurpegi serioak. Begiradek ihes egiten dute topaketatik. Taula nautikoak aztertzen ditugu eta kostaldetik gertu gaudela ikusten dugu. Bertara iristea posible da, nahiz eta sakonera gutxi egon inguruan, horrek olatuak apurtzea dakar eta horiekin irauli eta hondamendia eragin dezakezu. Ekaitza lehor leuntzea erabaki genuen eta haizeak eta korrontek eramango gintuzten. Olatu handi horien artean "haran" batzuk sortzen dira eta gora begiratu zenuenean olatuen gailurren aparrak zerua estaltzen zuen ur errezel bat bezala ikusi zenuen. Kolunpio bikain horietan, bi aldiz, mastarekin etorri zitzaizkigun bi olatuen gandorra ukitu genuen eta ez genuen irauli zortea izan genuen. Popan soka luzea genuen (100 m) korapiloekin, norbait itsasora eroriz gero sokarantz igeri egiteko, belaontzi batek maniobrak egiteko zailtasun handiak baititu. Ordu erdi mayday, mayday, mayday. Ezer ere ez. Nerbioak. Beldurra. Erorketen ondorioz kolpeak. Saldo erraldoiak. Olatuak kraskatzen. Huts erraldoiak. *Mayday, mayday, mayday*. Ezer ez. Zarata eta nahasmena. Ordubate daramagu irrattira deitzen. *Mayday, mayday, mayday*. Ahots bat. Entzun gintuzten. Joan egin da. Berriro ere seinale.

- Radio Cádiz, Radio Cádiz! Irratian esan ziguten.

Mikrofonoa hartzen dut. Gaztelaniaz hitz egiten dut. Ez dakit nola eman gure jarrera. Hitz egitera bultzatzen naute sintonizatzeke.

nos, estimas, derivas. Se discute. Es seguro. Debemos de haber atravesado el estrecho en sentido contrario. Esto es grave. La costa ha de surgir de golpe. Sería el hundimiento. No hay visibilidad. El viento llega a 130 km/h. Los bandazos y saltos son grandes. Estamos en cubierta para ayudar, a pesar de que no hay nada que hacer, solo aguantar. Poco a poco las olas son más puntiagudas, el agua se ha ensuciado. Está blanca de espuma la superficie, pero debajo está sucia. Es la costa. Los bajos fondos. Los arenales. El peligro es inmediato. Se baja a la radio. Suena el mayday, mayday, mayday. Los rostros graves. Las miradas huyen de encontrarse. Miramos las cartas náuticas y vemos que estamos cerca de la costa. Es posible llegar, aunque hay poca profundidad en sus proximidades, lo que significa olas rompientes y con ellas puedes volcar y provocar el desastre. Decidimos correr el temporal a palo seco y dejarnos llevar por el viento y las corrientes. Entre aquellas grandes olas se forman unos "valles" y cuando mirabas hacia arriba veías que la espuma de las crestas de las olas tapaban el cielo como una cortina de agua. En esos grandes vaivenes, por dos veces, tocamos con el mástil la cresta de dos olas que nos venían encima y tuvimos la suerte de no volcar. Por popa teníamos una cuerda larga (100 m) con nudos al objeto de que si alguien caía al mar nadara hacia la cuerda, ya que un velero tiene grandes dificultades de maniobra. Media hora con el mayday, mayday, mayday. Nada de nada. Nervios. Miedo. Golpes de caídas. Balances enormes. Olas que chocan. Vacíos gigantes. *Mayday, mayday, mayday*. Nada. Ruidos y confusión. Una hora llevamos llamando por la radio. *Mayday, mayday, mayday*. Una voz. Nos han oído. Se ha marchado. De nuevo una señal.

- ¡Radio Cádiz, Radio Cádiz! —nos dijeron por radio.

Tomo el micrófono. Hablo en castellano. No sé dar nuestra posición. Me hacen hablar para sintonizarme.

- ¡Cuenta del 1 al 10 sin parar!

- Uno, dos, tres,...

Al cabo de varias repeticiones.

- Aquí Radio Huelva, ¡no deje de contar!

Las dos emisoras nos triangulan y nos dan nuestra posición. Estamos a babor de Cádiz y a unas 14 millas de la entrada del puerto. La suerte nos sonríe.

- Zenbatu 1etik 10era gelditu gabe!"

- Bat bi hiru,...

Hainbat errepikapenen ondoren.

- Hemen Radio Huelva, ez utzi kontatzen!

Bi emisorak triangulatu egiten gaituzte eta gure posizioa ematen digute. Cadizko portuaren aldean gaude eta portuko sarreratik 14 kilometro ingurura. Zorteak irribarre egiten digu. Gero, laguntza esateko ahotsa entzuten da irratian.

- "Lagundu, lagundu".

- Arrantzontzi txikia da, 12 m, 6 gizon.

- 12 barreneko sakonera dugu. Kosta ez ikusteko larritasuna. Etorri heriotza. Lagundu, lagundu.

- "Odyssée, atera irratitik ahal baduzu", esan digute. Egin bidea arrantzontziari.

- Ordu erdi bati eutsi diezaiokezu? Galdetu digute.

- "Bai".

- "Eutsi!"

Arrantzontziaren erreskatea irratiz jarraitzen dugu. Laster amaitzea espero dugu. Ordu erdi entzuten. Sokatira bat bidali dute laguntzera. Orain bagara. Posizioa, ibilbidea, portu hurbilena. Cádiz!. Cadiz? Bai, Cadiz.

Harrigarria. Planoak, diagramak, portulanak. Azkar. N34E goiburua. Olatuak zeharka, erraldoi. Saldo ikaragarriak. Dena dela jasan. Euri zaparrada. Kostaldea, hareazko eremuak aurrean daude, ordu erdi batera. Ordu erdi gehiago eta hondoratuko ginatete.

Eskerrik asko irratia, eskerrik asko. Aurrerapausoak ematen ari gara. Sufrimendua, baina ados. Eutsi behar diogu, ordu erdi gehiago eta Cadizko lehen etxeak ikusten ditugu. Guztiak bizkarrean. Ezer egin gabe, lurra ikustea lasaigarria da, baita ekaitzaren erdian ere. Erresistentzia egitea baino ez da. Non sartu baina? Dena nahasgarria da.

Gaua erortzen hasten da. Beldurra berriro, *mayday*, *mayday*, *mayday*. Sarrerako kanalera sokatira atera nahi dugu haiek jarraitzeko. Motorra martxan dago. Inork ez du kalera atera nahi. Irratiz zuzentzen gai-

Entonces, se oye en la radio una voz de auxilio.

- Socorro, socorro.

Es un pesquero pequeño, 12 m, 6 hombres.

Estamos con 12 brazas de fondo. Angustia no ver la costa. Ven la muerte. Socorro, socorro.

- Odyssée, retírese, si puede, de la radio —nos comunican por la misma. Deje paso al pesquero.

- ¿Podéis resistir media hora? —nos preguntaron.
- "Sí".

- "¡Aguantad!".

Seguimos por radio el salvamento del pesquero. De-seamos que acaben pronto. Media hora a la escucha. Han mandado un remolcador en su ayuda. Ahora somos nosotros. Posición, rumbo, puerto más próximo. ¿Cádiz!. ¿Cádiz? Sí, Cádiz.

Increíble. Planos, cartas, portulanos. Rápido. Rumbo N34E. Olas de través, gigantescas. Balances increíbles. Aguantar sea como sea. Un claro en el aguacero. La costa, los arenales están ahí delante, a media hora. Media hora más y nos hubiéramos hundido.

Gracias radio, gracias. Vamos bien. Sufriendo, pero bien. Hay que aguantar, media hora más y vemos las primeras casas de Cádiz. Todos en cubierta. Nada que hacer, ver tierra reconforta, aunque sea en pleno temporal. Solo es cuestión de resistir. Pero ¿por dónde entrar? Todo es confuso.

La noche comienza a caer. De nuevo el miedo, el *mayday*, *mayday*, *mayday*. Queremos un remolcador que salga al canal de entrada para seguirles. El motor está en marcha. Nadie quiere salir. Por radio nos dirigen. Boya roja, boya verde, castillo a proa, torre a babor. Nos acercarnos poco a poco. Ya vemos barcos al ancla en la rada. Al fondo el barco que hemos visto en el temporal. Hay miedo, pero hay sonrisas. Hay hambre y no comemos. Estamos deshechos, pero todos aguantamos en cubierta. Es la entrada. Las olas son más pequeñas. La bahía más en calma. Cruzamos el espigón. Es la paz. Todo eran sonrisas. Todos atracamos. Todos trabajamos. Somos felices.

Nos preguntan por los veleros Youngking y Petrel. Les decimos que están en apuros en la misma zona. La realidad es que decidieron llegar a Agadir, pero la poca profundidad del mar cerca de la costa provoca

tuzte. Buia gorria, buia berdea, brankako gaztelua, portuko dorrea. Pixkanaka hurbiltzen gara. Dagoe-neko itsasontziak ainguratuta ikusten ditugu errepide gurutzatuan. Atzean ekaitzean ikusi dugun ontzia. Beldurra dago, baina irribarreak daude. Gosea dago eta ez dugu jaten. Desegin egin gara, baina guztiok bizkarrean jarraitzen dugu. Sarrera da. Olatuak txikiagoak dira. Badia lasaia. Pantalana zeharkatu genuen. Bakea da. Irribarre guztiak ziren. Denok atrakutzen dugu. Denok lan egiten dugu. Pozik gaude.

Youngking eta Petrel belaontziei buruz galdetzen digute. Eremu berean arazoak dituztela esaten diegu. Errealitatea da Agadir-era joatea erabaki zutela, baina kostatik gertu dagoen sakonera txikiko itsasoak olatuak hautsi eta bi belaontziak irauli egin ziren eta bertako hamabi tripulatzailerik ito egin ziren. Frantziako Armadak aurkitu zituen.

Urtarrilak 4: Tenerife.

Belaontzia arrantza kaian zain dago. Afaltzen ari gara eta ibilbidearen gorabeherak eztabaidatzen dira. Austriar batek eta holandar batek lagundu zuten Cadiz-Tenerifen. Lehorreratu dira. Portuan belaontzi ingeles bat. Antzinakoa, beltza. Seme-alabak dituzten bi bikote datoz. Ez dute dirurik. Patata eta arraina jaten dituzte. Lanean hasiko dira. 10 egunez ez dute elektrizitate edo gasoliorik izan. Itsasontzia hainbat lekutan isurtzen ari da eta lemak ez du funtzionatzen. Itsasoko eskaleak dira. Bere ondoan Detroiteko belaontzi bat. Antilletara joaten dira. 6 egun barru aterako dira. Gure ondoan nabigatzaile bakarti bat. 10 egun barru Antilletara abiatzen da. Horrek mundu osoko bira osatuko du. Bitxia dirudi. Beste 6 belaontzi daude Atlantikoa zeharkatzeko prestatzen. Une honetan 4 egunetik behin belaontzi batek zeharkatzen du.

Errenteriako bat euskaraz ezagutzen dut. Praktiken kanpamentuan dago. Gure maiatzak entzun. Oraindik Youngkingen bila ari direla dio. Petrel galdu egin da. Ekaitza ere harrapatu zuten eta kaparekin zailtasunak izan zituzten. Itsasoko kolpe batek pasarelak urratu zitkien. 70 korapiloko haizea adierazi zuten.

Urtarrilak 5:

Belaontziaren jabea bidaiarekin batera iristen da. Petrel belaontziaren eta bere tripulazioaren galera berretsi du.

11: 30ean irteera. Itsasoa erabat lasai. Haizerik gabe

olas rotas y los dos veleros volcaron y se ahogaron sus doce tripulantes. Los encontró la Marina Francesa.

4 de enero: Tenerife

El velero espera en la dársena pesquera. Estamos cenando y se comentan las incidencias de la ruta. Un austriaco y un holandés ayudaron para el Cádiz-Tenerife. Han desembarcado. En el puerto un velero inglés. Antiguo, negro. Vienen dos matrimonios con hijos. No tienen dinero. Comen patatas y pescado. Van a comenzar a trabajar. Desde hace 10 días no tienen ni luz, ni gasoil. El barco hace agua por varios sitios y el timón no anda. Son los mendigos del mar. A su lado un velero de Detroit. Van a las Antillas. Saldrán dentro de 6 días. A nuestro lado un navegante solitario. Sale para las Antillas dentro de 10 días. Así completará la vuelta al mundo. Parece marica. Hay 6 veleros más preparándose para cruzar el Atlántico. En esta época cada 4 días lo cruza un velero.

Encuentro a uno de Rentería hablando en euskera. Está en el Camprodón de prácticas. Oyó nuestro *mayday*. Dice que aún buscan al Youngking. El Petrel lo dan por perdido. También cogieron el temporal y lo pasaron mal a la capa. Un golpe de mar les arrancó las pasarelas. Señalaron viento de 70 nudos.

5 de enero:

Llega el dueño del velero para acompañar en la travesía. Confirma la pérdida del velero Petrel y sus tripulantes.

A las 11:30 la salida. Mar en calma total. Sin viento salimos a motor. Coloco tres aparejos a popa. Vemos desfilir Tenerife por estribor. Lentamente pasan los pueblitos. Parece un crucero de placer y descanso.

Pasamos Los Cristianos a las 2 con la mar más calma que he visto en mi vida. Hay pesqueros de atún. Vemos enganchar un atún. Nosotros ninguna picada. Pasamos La Gomera y al atardecer El Hierro. Salimos a mar libre y comienzan las olas de mar de fondo.

Saco mi sextante y resulta que no es un sextante, es un octante. Es para medir distancias entre barcos en convoy. Es de la guerra americana. Con otro sextante comenzamos a aprender y vemos lo delicado que es la nivelación de los espejos. Por eso nadie presta un sextante.

Comienza el viento al caer la tarde. Son los alisios esperados. Desplegamos velas y comienza la carre-

motorrez irten ginen. Hiru plataforma jarri ditut popan. Tenerife estriborrora desfilatzen ikusten dugu. Herri txikiak poliki igarotzen dira. Plazer eta erlaxazio gurutzaldi bat dirudi.

02: 00etatik aurrera Los Cristianos pasatu dugu nire bizitzan inoiz ikusi dudana itsasorik lasaienarekin. Atun arrantzontziak daude. Hegaluzea engantxatzen ikusten dugu. Ez dugu ziztadarik egiten. La Gomera eta El Hierro pasatu genituen ilunabarrean. Itsasora irtengo gara eta itsasoaren olatuak bigarren planoan hasiko dira.

Nire sextantea ateratzen dut eta gertatzen da ez dela sextantea, zortzikorra da. Konboian dauden itsasontzien arteko distantziak neurtzeko da. Amerikako gerrakoa da. Beste sextante batekin ikasten hasten gara eta ispiluak berdintzea zeinen delikatu den ikusten dugu. Horregatik inork ez du sextanterik uzten.

Haizea iluntzean hasten da. Espero diren alisio haizeak dira. Belak zabaltzen ditugu eta lasterketa hasten da. Hemen lasterketan bakarrik dakite. Lurrean denbora gaizki galtzen dute. Itsasoan bela guztiak mugitzen ari dira korapilo erdi bat gehiago lortu nahian.

Gaua gogorra da. Itsasoa hazten da. 6. indarra dago, hala ere barometroak gora egiten du. Ezin duzu lo egin. Bizkarrean ateratzen naiz eta bero egiten du. Itsasoa oso indartsua da eta tropikoen egunsenti azkarra ikusten dugu. Tresneria uretan dago oraindik, baina ez dago murgiltzarik.

Balea hiltzaile bat eta gero arrain hegalaria bat ikusiko dugu. Branka berean egin du salto eta 30 m inguru aurreikusi ditu. Zerbait ederra. Plastikozko planadorea edo libélula erraldoia dirudi. Polita benetan. Bizkarrean begiratu eta bertan hil berri den txipiroia (txipiroia) aurkitzen dut. Kostatik 100 kilometrorra gaude eta hondoa 3000 m. Ezin dut azaldu.

Urtarrilak 6:

Eguraldia oso ona da, hala ere, olatuak beste norabide batzuetatik datoz eta ia ezinezkoa da bizkarrean egotea. Bururatzen zaie kontrolik gabe biratzen duen helizea gelditzea, burua haizeari jartzen diogu eta beldurra dator. Mizzen zutoinaren bi euskarri apurtuta daude, belaontzia haizean zeharkatzen da eta izu momentu bat dago. Guztia beletan, azkenean ibilbidea zuzendu arte. 12etan itsasontziaren posizioa hartzen da eta 184 kilometro nabigatu ditugula ikusten dugu. Ez dago gaizki. Posizio argi gorriak eta

ra. Aquí solo saben hacer carreras. En tierra pierden el tiempo miserablemente. En el mar están todo el tiempo moviendo las velas tratando de conseguir medio nudo más.

La noche es dura. El mar crece. Hay fuerza 6, sin embargo, el barómetro sube. No se puede dormir de los bandazos. Salgo a cubierta y hace calor. La mar está muy fuerte y vemos la rápida salida del sol de los trópicos. Los aparejos siguen en el agua, pero no hay picada.

Vemos una orca y luego un pez volador. Ha saltado en la misma proa y ha planeado unos 30 m. Algo bello. Parece un planeador de plástico o una libélula gigante. Bonito de verdad. Miro la cubierta y descubro un chipirón (pota) que está recién muerto sobre la misma. Estamos a 100 millas de la costa y el fondo es de 3000 m. No me lo explico.

6 de enero:

El tiempo es muy bueno, sin embargo, vienen olas de otras direcciones que hacen que sea casi imposible estar sobre cubierta. Se les ocurre detener la hélice que gira de forma incontrolada, ponemos proa al viento y viene el susto. Se parten dos soportes del palo de mesana, se cruza el velero al viento y hay un momento de pánico. Todos sobre las velas, hasta que al fin se endereza el rumbo. A las 12 se toma la posición del barco y vemos que hemos navegado 184 millas. No está mal. Hemos apagado las luces roja y verde de posición. Viajamos de noche, totalmente a oscuras. No estamos para gastar las baterías del motor auxiliar.

7 de enero:

Guardia a las 4 de la mañana. No he podido dormir de los saltos y balanceos. Al salir, el oleaje es grande, pero hay una luna formidable.

Todo brilla. Se ve a la perfección. Son montañas y montañas de agua, todas cambiantes y plateadas. Marchamos a 10 nudos. Es bonito contemplar esto y sentirse a la barra.

El velero vuela, formando dos surcos fosforescentes del plancton. En el silencio se medita sobre la grandeza y poder del mar. No hay nada a la vista, ni nada hemos visto en dos días. Ni tan siquiera un avión.

Sale el día a las 07:30 y el sol se levanta igual que se mete, rápidamente y teñido de rosa. Preparo tres

berdeak itzali ditugu. Gauez bidaiatu genuen, erabat ilunpean. Ez gara motor osagarriaren bateriak xahutuko.

Urtarrilak 7

Goizeko 4etan guardia. Jauzi eta kulunkatik ezin izan dut lo egin. Irten zarenean, olatua handia da, baina ilargi izugarria dago.

Dena distira. Itxura ezin hobea du. Mendiak eta ur mendiak dira, guztiak aldagarriak eta zilarrak. 10 korapilotan ibili ginen. Polita da hori ikustea eta tabernan sentitzea.

Belaontzia hegan egiten da, planktonaren bi zirrikitu fosforeszente osatuz. Isiltasunean itsasoaren handitasuna eta indarra gogoeta egiten duzu. Ez dago ezer bistan, eta ez dugu ezer ikusi bi egunetan. Ez eta hegazkinik ere.

Eguna 07: 30ean ateratzen da eta eguzkia sartzen denean, azkar eta arrosa kolorez tindatzen da. Hiru ekipa prestatzen ditut, baina abiadurarekin badakit ezin dela ezer harrapatu. 7. indarra dago eta belaontzia martxa egiten du haize alisioaren erdian. Eguerdian apur bat lasaitzen da, bestalde, arratsaldean berriz handitzen da. Erdibidea duen film bat hartzen dut Roger buru duela.

Gutxien espero duzunean, olatu bat etorri eta erabat bustitzen zaitu.

Sextantea funtzionatzen ikasten hasiko gara. Buruaren eta abiaduren kalkulua serio hartzen da orduro, eta Greenwicheko denbora entzuten da posizioa ezagutzeko. Zeharkaldian 15 minutuko akatsa akatsa da dagoeneko, 15 kilometrokoa da eta bila zabiltzan portua edo uhartea ikusi gabe igaro dezakezu.

Ez dago arrainik edo hegaztirik ikusteko eta noizean behin petrel bat ikusten da.

Ahal duzun bezala jaten duzu, dena lurrera erortzen baita eta ezin duzu ikusi eserita noiz jango dugun.

Belaontzia arrokan eta lurrean dago eta barruan gauza guztiak kirrinka daude. Kanpoan hobe da. Barruan, zarataren, mugimenduaren, beroaren eta itogarritasun sentazioaren artean, ia denak zorabiatzen dira berehala. Oheratzean bost minuturo esnatzen zara, mugimenduak ohetik botatzen zaitu eta babesik dagoen arren, hasieratik hasierara doa. Gainera, itsasoko ura 25 °-tik gorakoa da eta itsason-

aparejos, pero a la velocidad que vamos sé que no se puede coger nada. Hay fuerza 7 y el velero marcha en pleno alisios. Al mediodía calma un poco, en cambio, a la tarde vuelve a aumentar. Tomo una película con un término medio de mar con Roger al timón.

Cuando menos lo espera uno, viene una ola y lo moja por completo.

Comenzamos a aprender a manejar el sextante. Se lleva seriamente la estima de rumbo y velocidades cada hora, y se escucha la hora Greenwich para conocer la posición. 15 minutos de error en una travesía ya es un defecto, es del orden de 15 millas y puedes pasar sin ver el puerto o la isla que buscabas.

No se ven ni peces ni aves y solo de cuando en cuando se ve un petrel.

Se come como se puede, ya que todo cae al suelo y no se ve cuándo vamos a poder comer sentados.

El velero balancea y da tumbos y en el interior todo cruje. Se está mejor en el exterior. Dentro, entre el ruido, el movimiento, el calor y la sensación de ahogo, casi todos se marean enseguida. A la hora de dormir te despiertas cada cinco minutos, ya que los bandazos te tiran de la cama y aunque hay protección se anda de sobresalto en sobresalto. Además el agua del mar está por encima de 25° y hace, dentro del barco, un calor sofocante que no te deja dormir.

8 de enero:

Guardia y timón de 12 a 4 de la mañana. Hace frío. Llevamos xiras completas, pero te enfrías igualmente. Es triste la noche. Está cubierto. Todo son olas. Es dura la guardia. Se dan cabezadas y se mira al vacío, es el aburrimiento.

Luego a la cama y no se puede dormir de los bandazos y ruidos. A las siete estoy ya en cubierta. Hay fuerza 5 a 7 y está brumoso. Pongo los aparejos, aunque en vano, ya que no hay ni una sola picada.

Hemos recorrido 220 millas en 24 horas. Son muchas. Es un promedio muy elevado. Es por ello que estamos fatigados.

A las 6 de la tarde estamos a 80 millas al norte de las islas de Cabo Verde. Latitud 21°. Estamos en el trópico y por tanto en la zona de los alisios. Ahora estamos seguros de no perder el viento y viramos poniendo rumbo a Martinica. A partir de ahora nos

tziaren barruan lo egiten uzten ez duen bero itogarria sortzen du.

Urtarrilak 8:

Goardia 12:00etatik 4:00etara. Hotza egiten du. Xira beteak daramatzagu, baina hala ere freskatzen zara. Gaua triste da. Estalita dago. Dena olatuak dira. Guardia gogorra da. Keinu bat egin eta espaziora begira jartzen dira, asperdura da.

Gero oheratu eta ezin duzu lo eta zaratatetik lo egin. Zazpitan jada bizkarrean nago. 5-7 indarra dago eta lainotsua da. Aparailua jarri nuen, alferrik izan arren, ziztada bat ere ez dagoenez.

220 milla egin ditugu 24 ordutan. Asko daude. Oso batez besteko altua da. Horregatik nekatuta gaude.

18:00etan Cabo Verde uharteetatik 80 kilometro iparraldera gaude. Latitudea 21°. Tropikoetan gaude eta, beraz, haize alisioen eremuan gaude. Orain ziur gaude haizea ez galtzea eta Martinikara abiatuko gara. Hemendik aurrera kostatik behin betiko alden du eta Atlantikoa zeharkatzen hasiko gara.

Urtarrilak 9:

Gaua jasanezina izan da, gogorra den arren eta haize indartsua eta eguzki bikaina argitzen duen arren. Itsasoa "bildotsez" estalita dago eta olatuak 3 m ingurukoak dira. Horrek morala igotzen du.

Arrain hegalaria asko ikusten ditugu. Taldeka ateratzen dira, olatu puntatik aineratu eta haizearen kontra lerratuz. Ura ukitu besterik ez dute isatsaren beheko muturrarekin (luzeagoa da) eta olatu berri batean ibiltzen dira. 20 eta 30 m arteko ibilbidea egiten dute. Eguzkitan dauden libeloak dirudite. Batzuk bizkarrean erortzen dira eta uretatik ateratzen eta argazkia ateratzen saiatzen direla ikusiz, goiza pasatzen da. Aparailua, ezer ere ez. Gure abiaduragatik izan behar da, 10 korapilo baino gutxiago ez garelako, 12 eta 14 korapilo arteko abiadurarekin. Tenerife utzi eta 4 egun pasa dira eta oraindik ez dugu bizitzaren arrastorik ikusten. Kilometroak bidaia ziren: 194.

Urtarrilak 10:

Goizeko 4etan guardia. Hotza eta oso itsasoa da. Ez daukat gorputz ona. Etengabe esnatu naiz. Belaontziak mugimendu handia ematen zuen eta bizkarrean belaz aldatzearen zarata handia. Gaueko isiltasunean oso harrigarria da eta gauza arraroak pentsarazten

alejamos de la costa definitivamente y empezamos a cruzar el Atlántico.

9 de enero:

La noche ha sido soportable, aunque dura y amanece con fuerte viento y sol espléndido. El mar está cubierto de "corderos" y las olas son de unos 3 m. Esto levanta la moral.

Vemos muchos peces voladores. Salen en grupos, despegando de la punta de una ola y planean contra el viento. Tocan justamente el agua con el extremo inferior de la cola (que es más largo) y remontan una nueva ola. Hacen un recorrido de 20 a 30 m. Parecen libélulas con el brillo del sol. Algunos caen en cubierta y viéndolos salir del agua y tratando de tomar alguna fotografía transcurre la mañana. Los aparos, nada de nada. Debe ser por nuestro exceso de velocidad, ya que no bajamos de 10 nudos, con puntas de velocidad de 12 a 14 nudos. Se cumplen 4 días desde la salida de Tenerife y seguimos sin ver rastro de vida. Millas recorridas: 194.

10 de enero:

Guardia a las 4 de la mañana. Hace frío y mucha mar. No tengo buen cuerpo. Me he despertado constantemente. El velero daba grandes bandazos y sobre cubierta gran ruido de cambio de velas. En el silencio de la noche esto sobresalta mucho y te hace pensar en cosas raras. He pasado un mal momento y me he vuelto a arrepentir de haber venido. Los juramentos y promesas han sido constantes. No volveré a hacer un crucero. Esto no me va a mí.

Luego el frío de la guardia me ha puesto triste y he estado con la moral muy baja.

El día ha sido bueno, pero con mucha marejada. Esto sigue impidiendo hacer una comida "cristiana", ya que todo rueda y todo cae. Es un desastre la preparación interior del velero. La diversión han sido los peces voladores.

Cómputo de millas realizadas en los 5 días según situación estimada en el plano: 1020 millas. Es un promedio muy alto. No me extraña con la mar y el viento que ha soplado estos días.

11 de enero:

Guardia de 12 a 4 de la mañana. Como algo sólido y subo a cubierta. Parece que la mar está calmando. En

dizkizu. Gaizki pasatu dut eta etorri naizela damutu naiz. Zin eta promesak etengabeak izan dira. Ez dut berriro itsas bidaiarik egingo. Hau ez zait niretzat joango.

Orduan zaindariaren hotzak tristatu nau eta moral oso baxuarekin egon naiz.

Eguna ona izan da, baina bolada handiarekin. Horrek bazkari "kristaua" egitea saihesten jarraitzen du, dena jaurti eta dena erortzen baita. Belaontziaren barruko prestaketa hondamendia da. Dibertigarria arrain hegalaria izan da.

Mapan kalkulaturako egoeraren arabera 5 egunetan egindako kilometroen kopurua: 1020 milla. Oso batez besteko altua da. Ez nau harritu egunotan itsasoarekin eta haizearekin.

Urtarrilak 11:

Goardia 12: 00etatik 4: 00etara. Zerbait sendoa jan eta bizkarrean igotzen naiz. Badirudi itsasoa lasaitzen ari dela. Egia esan, erlojua ona izan da. Ohean bi aldiz amesten dut Felisitarekin. Amets onak eta esnatze ona. Gosari sendoa, irteeratik egin ez dudana. Egun ona da eta azkenean itsasoa nahiko ona da.

Bainujantziarekin oso ondo har dezakezu eguzkia eta nik ur kuboak botako ditut, 26° inguru izanik. Hau atsegina da eta espiritua altxatzen du. Aurpegia eta kontserba latak ateratzea erabakitzen dut. Sukaldariarekin ez zen ondo eseri, baina nire espiritua aldatu egin da. Montecristo bat erretzen dut eta eguzkitan etzanda nago. Egun ederra.

Ez daukat zortetik aparatuekin. Bost ziztada izan ditut eta bostek 5 segundoren buruan plataforma apurtu dute. Ezin izan dut inolako arrainekin borrokan gozatu, ez ditut ikusi ere egin. Pena. Aparailua altzairuzko kable behatzarekin 140 nylonezko da, baina denak lehen ziztadarekin apurtu ziren. Nire irudimena piezen tamainan pentsatzeko besterik ez daukat.

Gran Genoise bela igo genuen lehenengo aldiz eta 300 m2-ko oihalekin nabigatu genuen. Belaontzia oso ondo dabil haize txikia izan arren.

6 egunetan oraindik ez dugu itsasontzirik edo hegazkinik ikusi.

Urtarrilak 12:

Berriro ere haize zakarra eta itsas indarra 7. Eguraldi

efecto, la guardia ha sido buena. En la cama sueño dos veces con Felisita. Buenos sueños y buen despertar. Desayuno fuerte, cosa que no he hecho desde la salida. Hace un buen día y la mar, al fin, está bastante buena.

Se puede tomar muy bien el sol en traje de baño y me arrojo cubos de agua resultando que está a unos 26°. Esto da gusto y levanta el espíritu. Me decido echarle cara y saco mis botes de conserva de comidas preparadas. No le ha sentado bien a la cocinera, pero a mí me ha cambiado el espíritu. Me fumo un Montecristo y me tumbo al sol. Una bella jornada.

No tengo suerte con los aparejos. He tenido cinco picadas y las cinco han acabado en rotura de aparejos a los 5 segundos. No he podido gozar de luchar con ningún pez, ni tan siquiera los he visto. Una lástima. Los aparejos son de nailon del 140 y puntera de cable de acero, pero todos se han roto a la primera picada. Solo me ha quedado la imaginación para pensar en el tamaño de las piezas.

Subimos por primera vez la vela Gran Genoise y navegamos con 300 m2 de paño. El velero marcha muy bien a pesar de que el viento es flojo.

En los 6 días no hemos visto todavía barcos o aviones.

12 de enero:

De nuevo el viento fuerte y la mar fuerza 7. Ha durado poco el buen tiempo. De todas formas hace calor y se puede estar todo el día en traje de baño.

Siguen las incomodidades. El mal comer y el mal dormir unido a la monotonía del viaje hacen pensar que esto no es un viaje de placer, sino un viaje duro.

Cambiamos de rumbo pues el viento ha girado al Sudeste, y como siempre que ocurre esto, paso mi miedo, pues no hay que olvidar que llevamos los mismos mástiles y aparellaje que Taberly y este ya ha roto dos veces el palo mayor.

Las velas son muy grandes y poco manejables y la fuerza que tiene el viento hace que las operaciones de cambio de rumbo sean peligrosas y de mucho esfuerzo.

Estamos en la mitad del Atlántico, pero seguimos viendo petreles y otros tipos de pájaros de mar.

onak ez zuen asko iraun. Bero egiten du hala ere eta bainujantzia jantzi dezakezu egun osoan.

Ondoez jarraitzen dute. Jan txarrak eta lo txarrak bi-daiaren monotoniarekin batera pentsarazten digute hori ez dela plazer bidaia bat, bidaia gogorra baizik.

Haizeak hego-ekialdera egin duelako ibilbidea aldatu dugu, eta beti gertatzen den bezala, nire beldurra pasatu da, ez dugulako ahaztu behar Taberlyren mast eta aparailu berdinak garela eta dagoeneko bi aldiz hautsi du masta nagusia.

Belak oso handiak eta zailak dira, eta haizearen indarrak ibilbidea aldatzeko eragiketak arriskutsuak eta oso ahaleginak egiten ditu.

Atlantikoaren erdian gaude, baina oraindik petrelak eta beste itsas hegazti mota batzuk ikusten ditugu.

Urtarrilak 13 (igandea):

Lehen aldiz garbitu, eta kontserba poteak ateratzen ditut janaria hobetzeko. Nostalgia pixka bat dago eta bat nekatzen hasten da. Lo txarrak eta jate txarrak kalteak hartzen dituzte. Italiarra oso gaizki pasatzen ari da eta triste nago hain fisikoki eta moralki deprimituta ikusteak. Bidelagun bat baino gehiago, bidaiaren amaierarekin amesten duen ohean etzanda dagoen sorta bat da.

Partagas bat erretzen dut tristurak ahazteko eta eguna itsasoari begira arrain hegalariekin entretenitzen pasatzeko. Hau da dagoen bizitzaren seinale bakarra. Atuna, doratuak, baleak, etab., Liburuen fikzioak dira atseginagoak izan daitezen. Bidaia oso gogorra da eta itsasoa maite ez duzun bitartean infernu bihurtzen da.

Galarreta eta nire Felisita gogoan ditut eta arrazoi duela uste dut, eta gainontzeko guztiei, erotuta nagoela esaten duenean. Horrek, behintzat, ametsak ametsak direla eta abentura hauek kontatzeko eta gogoratzeko ederrak baino ez direla bizitzen laguntzen dit. Ez errepikatzea espero dut.

Urtarrilak 14:

Itsaso zakarra, haize zakarra, gogaikarriak. Dena berdina da. Ez da ezer aldatzen. Monotonía gogorra da. Eguzkiari esker jasangarria da. 30º inguru eta haize ona egiten du. Eguraldi ona bakarrik egiten du. Zorionez itsasontziak hegan egiten du eta kilometro asko egiten ditu. Mapan batez beste 200 kilometro

13 de enero (domingo):

Me lavo por primera vez, y saco mis botes de conserva para mejorar la comida. Hay un poco de nostalgia y empieza uno a estar cansado. El mal dormir y mal comer hacen mella. El italiano lo está pasando muy mal y me da pena verlo tan abatido física y moralmente. Más que un compañero es ya un bulto tirado en la cama que sueña con el fin del viaje.

Yo me fumo un Partagas para olvidar las penas y paso el día mirando al mar entreteniéndome con los peces voladores. Este es el único signo de vida que existe. Los atunes, los dorados, las ballenas, etc., son ficciones de los libros para hacerlos más amenos. Una travesía es algo muy duro y como no se ame al mar se convierte en un infierno.

Pienso en Galarreta y en mi Felisita y creo que tiene razón, y todos los demás, al decir que estoy un poco loco. Por lo menos esto me sirve para comprender que los sueños, sueños son y que estas aventuras solo son bonitas para contarlas y recordarlas, pero no para vivirlas. Espero no reincidir.

14 de enero:

Mar fuerte, viento fuerte, molestias fuertes. Todo es igual. Nada cambia. Es la monotonía dura. Gracias al sol esto es soportable. Hace unos 30º y buen viento. Solo el clima es agradable. Menos mal que el barco vuela y recorre muchas millas. Sobre el mapa venimos haciendo unas 200 millas de media y si se cuentan las bordadas que se dan, sobrepasamos los 10 nudos de promedio en las 24 horas. El navegar a estas velocidades día y noche es algo que agota.

Hoy, sobre la carta hemos llegado a la mitad del recorrido. Algo es algo. También sabemos que estamos en el mar de los Sargazos y a las noches la estela que dejamos es una ascua de fosforescencia.

En la cena de esta noche hemos tenido un golpe de mar de través que me ha tirado por el aire y al caer he partido la mesa y me he quedado con el plato de sopa sobre la cabeza. El desastre que he provocado ha sido serio.

15 de enero:

Cumpleaños de mi hija Idoia. Un poco de nostalgia y de nuevo a luchar con el viento y la mar.

En la comida de hoy se han disparado los primeros

inguru egiten aritu gara eta ematen diren brodatuak zenbatzen badira, batez beste 10 korapilo gainditu ditugu 24 orduetan. Abiadura horiekin nabigatzea gau eta egun nekagarria da.

Gaur, gutunean ibilbidearen erdira iritsi gara. Zerbait da. Badakigu ere Sargasso itsasoan gaudela eta gauean uzten dugun estela fosforeszentziaren izpi bat da.

Gaur gauean afarian aietetik bota nauen kolpea izan dugu eta erori nintzenean mahaia hautsi nuen eta zopa platera buruan nuen. Nik eragindako hondamendia larria izan da.

Urtarrilak 15:

Nire alabaren Idoiaren urtebetetzea. Nostalgia apur bat eta berriro haizearekin eta itsasoarekin borrokatzeko.

Gaur bazkarian lehen nerbioak jaurti dituzte eta oso egoera tenkatua egon da. Oihu egin nion kapitainari eta arrazoitu egin nion. Kanpotik oso ondo prestatutako itsasontzia da, baina oso txarra barrutik. Ondorioak izugarriak dira. Zenbat hobia da 14 edo 16 metroko itsasontzia 20 metroko itsasontzia baino! Zaharragoa naizelako hobia naizela uste dutenak oker daude. Belaontzi ezin hobia 16 metro edo gutxiagokoa da. Kapitainak marra gainditu duela uste dut eta balazta jarri behar izan diot. Bere emazteak munduko asmo on guztiak izango ditu, baina antolatzaile gisa desastre bat da. Janaria usteltzen hasi da eta janaria eta edaria gutxitzen ari dira. Bidaiaren erdian gaude eta pitotxoa baino gose gehiago egon gara eta gainera dena falta zaigu.

Probidentzialki, gatazkaren ondorengo isiltasun tipikoan, bonito batek ziztada egin dio eta azkenean harapatzeko zortea izan dut. Kapitainak lapurrarekin lagundu dit, eta horrekin bakeak egin ditugu. Bonitoak 3 kg inguru ditu eta koilara erori da bidaia osoan jarri ditudanak baino kaka gehiago eta merkeago. Arrantzari buruz ez dudala ezer ulertzen izango da.

Gaur egun, kaio bat ikusi dugu, eta horrek anormala izan behar du, Atlantikoaren erdian gaudenez.

Gaur, lehenengo aldiz, egun bat gutxiago iristeko kontatzen ari naiz.

Urtarrilak 16:

Gau gogorra haize gogorrekin. Kapitainaren arabera, inoiz egin duen bidaiarik gogorrena da. Ia beti dago itsaso lasaia eta erabateko bakea. Ez dut uste hau ero-

nervios y ha habido una situación muy tensa. Le he chillado un poco al capitán y le he hecho entrar en razones. Este es un barco muy bien preparado por fuera pero muy mal por dentro. Las incomodidades son increíbles. ¡Cuánto mejor es un barco de 14 o 16 m que no este de 20 m! Los que crean que voy mejor porque es mayor están en un error. El velero ideal es de 16 m o algo menos. Creo que el capitán se ha pasado de la raya y he tenido que echarle el freno. Su mujer tendrá toda la buena intención del mundo, pero es un desastre como organizadora. La comida empieza a estar podrida y ya escasean los víveres y bebidas. Estamos en la mitad de la travesía y hemos pasado más hambre que pitotxo y encima falta de todo.

Providencialmente, en el típico silencio que sigue a la disputa, ha picado un bonito al aparejo y he tenido la suerte de pescarlo, al fin. El capitán me ha ayudado con el caco, con lo cual hemos hecho las paces. El bonito es de unos 3 kg y ha caído en la cucharilla más mierda y más barata de las que he puesto en todo el viaje. Será que no entiendo nada de pesca.

Hoy hemos visto una gaviota argénte, lo cual debe de ser anormal, por encontrarnos en la mitad del Atlántico.

Hoy, por primera vez, cuento que falta un día menos para llegar.

16 de enero:

Noche dura con vientos fuertes. Según el capitán es la travesía más dura que ha hecho. Casi siempre hay mar en calma y paz completa. Esto no lo creo ni loco, pues en el mar libre cuando hay viento aparecen las olas, y los alisios son vientos constantes.

El día transcurre como siempre entre bandazo y bandazo, pero el sol no nos abandona y estamos todo el día en traje de baño. No se está mal sin tener en qué pensar, aunque es algo monótono.

En la comida y en la cena empiezan a escasear los alimentos y ya no queda casi bebida. Ha empezado un poco el ayuno. Hemos comido el bonito y nos ha sabido muy bien y a poco.

La cena ha sido un suplicio. Los saltos del velero eran grandes y todos los maderos crujen sin dejarlo a uno en paz. En un salto han salido por los aires todos los platos, cayendo encima mío y de la mesa.

De la mesa no ha quedado nada y desde ahora co-

keria denik, haize olatuak daudenean itsaso librean haize alisioak etengabeak direlako.

Eguna beti bezala igarotzen da, baina eguzkiak ez gaitu uzten eta egun guztia bainujantzian gaude. Ez dago gaizki pentsatu beharrik gabe, monotonoa den arren.

Bazkarian eta afarian, janaria urria izaten da eta ia ez da edanik geratzen. Baraua apur bat hasi da. Bonittoa jan dugu eta oso ondo eta gutxi dastatu da.

Afaria kalbarioa izan da. Belaontziaren jauziak bikainak izan ziren eta egur guztiak kirrinka bat bakean utzi gabe. Jauzi batean, plater guztiak lehertu ziren, nire eta mahaiaren gainera eroriz.

Mahaitik ez da ezer utzi eta hemendik aurrera lurrean jan ahal izango dugu ahal dugun moduan. Zopa plater guztiak jaso ditut gainean eta osorik erretzeaz egon naiz. Gero lur guztiak irrist egin zuen eta "polita" izan zen bertan egotea.

Apur bat garbitzeko orduan, ur gezak huts egin du, beraz, ur erreserba depositua erabili dugu. Inoiz erabiltzen ez denez, ura ia lokaztuta dagoela ematen du, beraz, ia ez du ezertarako balio. Hemendik aurrera janari eta edarietarako ur murrizketak. Zorionez, 4 edo 5 egun falta direnez, haize boladek jarraitzen badute, ez dugu arazo larririk izango. Bera eta kapitainaren emaztea aintzaz estali dira bidaiaren hornidurekin eta erosotasunekin. Pixka bat itzuliko naiz. Psikologikoki egarri gara. Martinikatik 1000 kilometrorra gaude. Gauean gogoratzen naiz belaontzia hornitu genuenean, leku faltagatik, bi pomelo gorde genituela brankako aldagelan. Isilik irristatzen naiz eta aldagelara iristen naizenean norbait aurreratu eta jan duela ikusi dut.

Urtarrilak 17:

Gauetz euria egiten du zenbaitetan haize bolada gogorrekin. Italiarrak zulatu egin du eta ez da gehiago altxatzen. Pierre-rekin guardia egiten dut. Haizeak jotzen du eta mugimenduak ikaragarriak dira, gaua oso itxita dagoelako eta ez baita ezer ikusten. Posizio argiak pizten ditugu, itsasontziak pasatzen diren gune bat zeharkatuko dugulako eta orain arte argirik gabe nabigatu dugu bateriak aurrezteko.

Gauean, gurpileko erlojuan, oso kolpe gogorra jasotzen dut ezkerreko begian. Ikusmena agortzen zait. Dena argi zuriak eta min ikaragarria dira. Begia galdu dudan beldur naiz. Ezin dut ireki eta dena bustita

meremos en el suelo como podamos. Yo he recibido encima todos los platos de sopa y a punto he estado de quemarme entero. Luego todo el suelo resbalaba y daba "gusto" estar allí.

A la hora de limpiar un poco ha fallado el agua dulce, por lo que hemos echado mano del depósito de reserva de agua. Como no se emplea nunca, resulta que el agua es casi barro, por lo que prácticamente es inútil. A partir de ahora restricciones de agua para las comidas y bebidas. Esperemos que como solo faltan 4 o 5 días para llegar, si los vientos alisios continúan, no tengamos graves problemas. La mujer del capitán y él se han cubierto de gloria con los víveres y comodidades de la travesía. Para rato vuelvo. Tenemos sed psicológica. Estamos a 1000 millas de Martinica. A la noche recuerdo que al aprovisionar el velero, por falta de espacio, guardamos dos pomelos en el pañol de proa. Me deslizo en silencio y cuando llego al pañol compruebo que alguien se me ha adelantado y se las ha comido.

17 de enero:

Por la noche llueve a ratos con ráfagas fuertes de viento. El italiano ha pinchado y ya no se levanta. Hago la guardia con Pierre. El viento sopla y los bandazos impresionan, pues la noche es muy cerrada y nada se ve. Encendemos las luces de posición, ya que vamos a atravesar una zona por la que pasan barcos y hasta ahora hemos navegado sin luz alguna por ahorrar baterías.

Estando de noche, de guardia al timón, recibo un golpe fortísimo en el ojo izquierdo. Me quedo sin visión. Todo son luces blancas y dolor atroz. Tengo miedo de haber perdido el ojo. No lo puedo abrir y todo está húmedo. Miro a la luz con el ojo derecho y veo que son lágrimas o agua de mar, que no es sangre que resbala. Me tranquilizo un poco y al cabo de un par de minutos empiezo a ver. ¡Qué susto y qué dolor! Busco el objeto que me ha golpeado el ojo y veo un gran pez volador a mis pies con la cabeza chafada. Lo aplasto de rabia y lo tiro al agua. Luego pienso que el pobre ha tenido peor suerte que yo.

Me acuesto y ya de mañana el sol es espléndido y en el ojo solo me queda una moradura. Espero que en unos días me desaparezca.

Como todos los días me dedico a tomar el sol y pasar hambre, que es lo nuestro, sin tener nada en qué pensar. Los días son unos iguales a otros. Las olas son siempre iguales y el viento sigue soplando con fuerza.

dago. Eskuineko begiarekin argiari begiratzen diot eta ikusten dut malkoak edo itsasoko ura direla, ez dela odola isurtzen duena. Pixka bat lasaitzen naiz eta pare bat minuturen buruan ikusten hasten naiz. Zer shock eta zer mina! Begira jo duen objektuaren bila nabil eta nire oinetan arrain hegalaria handi bat burua berdinduta ikusten dut. Amorruekin zapaltzen dut eta uretara botatzen dut. Orduan uste dut gizajoak nik baino zorte okerragoa izan duela.

Ohera noa eta goizean eguzkia bikaina da eta ubeldura bat besterik ez zait geratzen begian. Egun gutxi barru desagertuko naizela espero dut.

Egunero bezala eguzkia hartzera eta gosetara dedikatzen naiz, hori da gurea, pentsatu beharrik izan gabe. Egunak elkarren berdinak dira. Olatuak beti berdinak dira eta haizeak indarrez jarraitzen du.

Gaur ere 212 kilometro egitera itzuli gara taula nautikoan, aurre egin arren.

Urtarrilak 18:

Gaua gutxi gorabehera ondo pasatzen da eta gosarian jakiten dugu ogia eta esnea agortu direla eta litro eta erdi ur edangarria dela. Gainerakoa ez da jakiten sukaldatzeko dekantatu daitekeen. Aldarte txarra logikoa da kapitainaren edo bere emaztearen buru faltagatik, izan ere, 24 eguneko bidaia normala da eta dagoeneko 13an ia ez da bizirik irauteko ezer. Elkarri botatzen diote errua, baina horrek ez du ezer konpontzen. Kontserbak jan eta zain dugun egarria nola pasatzen dugun ikusiko duguegin gero.

Hori gutxi balitz, haizea lasaitzen hasten da eta atsegina eta atsedena izan daitekeena itxaron desatsegin bihurtuko da. Haize faltarekin zerua hodeiz kargatzen hasten da eta umore txarrean gaude.

Belaontzia abiadura motelagoan nabigatzen ari dela, hiru plataformak jarri ditut hagaxkan eta handik gutxira 5 kg-ko dorado bat engantxatu dut. Dibertitzeak eta janariak emango diguten poza da.

4ak aldera euria egiten du haize leunarekin eta ura artimon belatik biltzen dut. Edateko edaria da gatzaren eta koipearen zaporearekin eta harearekin, hainbeste egun zeharkatu ondoren. Luze gabe, beste dorada batek koilaratxo merkean hozka egiten du eta beste 5 kg janari despentsarako. Gero polita lotu nuen, baina ihes egiten dit jada belaontziaren azpian nuenean.

Hoy también hemos vuelto a hacer 212 millas sobre la carta náutica, a pesar de haber dado bordadas.

18 de enero:

La noche pasa más o menos bien y al desayunar nos enteramos de que se ha acabado el pan y la leche, y que de agua solo queda litro y medio potable. El resto no se sabe si se podrá decantar para cocinar. El mal humor es lógico ante la falta de cabeza del capitán o su mujer, ya que es una travesía normal de 24 días y ya en el día 13 no queda casi nada para subsistir. Se echan mutuamente las culpas, pero con eso no se arregla nada. Comeremos conservas y veremos cómo pasamos la sed que nos espera

Para colmo el viento empieza a calmar y lo que podía ser una diversión y un descanso se va a transformar en una espera desagradable. Con la falta de viento el cielo se empieza cargar de nubes y nosotros de mal humor.

Como el velero navega a menos velocidad, pongo tres aparejos a la caña y al poco tiempo engancho un dorado de unos 5 kg. Es la alegría por la diversión y la comida que nos va a proporcionar.

Sobre las 4 empieza a llover con suave brisa y recojo agua de la vela artimón. Es imbebible del gusto a sal y grasa, y con arena, de tantos días de travesía. Al poco tiempo otro dorado pica en la cucharilla barata y otros 5 kg de comida para la despensa. Luego engancho un bonito, pero se me escapa cuando ya lo tenía debajo del velero.

La noche comienza con una tromba de agua y a las 3 horas el agua tiene ya un gusto aceptable, por lo que recogemos 100 litros de agua.

Todos estamos contentos. Hay agua y comida hasta la llegada. Nos duchamos bajo la lluvia colocándonos bajo las velas y nos quitamos el salitre de 14 días. Ya relajados cenamos bien (creo que por primera vez) y dormimos como troncos. Lástima que a las 03:30 de la mañana me toca la vigilancia al timón.

19 de enero:

El día de ayer fue magnífico, aunque no avanzamos casi nada. Así que, en lugar de llegar el lunes llegaremos el martes. Es triste, pero es así.

Comienza a subir el viento sobre las 9 de la mañana, al mismo tiempo que vemos un payenqué. Es una

Gaua ur isuri batekin hasten da eta 3etan urak zapore onargarria du, beraz 100 litro ur biltzen ditugu.

Denok pozik gaude. Iritsi arte ura eta janaria dago. Euriarekin dutxa bat hartu genuen kandelan azpian sartzen eta 14 egunez gazitroa kendu genuen. Lasai, ondo afaldu genuen (lehenengo aldiz uste dut) eta enborrak bezala lo egin genuen. Lastima goizeko 03:30ean nire erlojua zuzendaritzan egotea.

Urtarrilak 19:

Atzokoa zoragarria izan zen, nahiz eta ia aurrerape-nik ez egin. Beraz, astelehenean iritsi beharrean asteartean iritsiko gara. Tristea da baina egia da.

Haizea goizeko 9ak aldera hasten da igotzen, ordaintzen dugun aldi berean ikusten dugu. Antilletako isats fin eta oso luzea duen kaioa da eta kostatik 20 kilometro baino gehiago ez doa. Tximeleta bat ere ikusten dugu. Lurrari buruz pentsatzen hasten gara. Ahal ditugun bela guztiak goratzen ditugu 400 m² osatzeko. Horrela, oso indartsua ez den haizearekin (2-3 indarra) 9 korapiloetara iritsi ginen. Eguraldi ona, itsaso ona. Arrain hegalaria eta gosea. Beti bezala, gose. Dorado zati bat jan dut janaria aurrezteko, urdailak ez dituelako gauza horiek ulertzen. Espero dut Felisita gaur gauean afari sendoa izatea, ezin dudalako.

Dagoeneko kostatik 450 millatara gaude eta hori da gure erliebe bakarra, eta abentura ez errepikatzeke pentsamendua da, ez baitu merezi. Bidaiaren gabeziak, ondoezak eta monotoniak ez dituzte konpentsatzen ematen dituen poztasun uneak.

Urtarrilak 20:

Haize gogorra eta itsaso gogorra baina eguzki ona. Kapitaina ergela da eta euri ura latxka ixtea ahaztu zaio, beraz gaur goizean ez dago ur gehiago. Ez dago esnerik, ogirik, haragirik, frutarik, edaririk, etab. Benetako hondamendia.

Pare bat eguneko gosea pasatzeko prestatzen gara, baina atuna harrapatzeke zortea dut. Denak pozik. Gero, bale talde batek inguratzen gaitu eta ordu pare batez haiekin ondo pasatzen dugu. Horietako batek gorputza belaontziaren kaskoaren kontra "igurtzi" egiten du. Ontzia dardarka eta baleak jada ez digute eskerrak ematen.

Afaria pozik dago eta 200 kilometro falta zaizkigula ikustean, guztiak gure arteko irribarreak eta kapitainari buruzko esamesak dira.

gaviota de cola fina y larguísima propia de las Antillas y que no se aleja más de 20 millas de la costa. Vemos también una mariposa. Comenzamos a pensar en la tierra. Subimos todas las velas que podemos hasta completar 400 m². Así, con un viento que no es muy fuerte (fuerza 2-3) alcanzamos 9 nudos. Buen tiempo, buena mar. Peces voladores y hambre. Como siempre, hambre. He comido un trozo de los dorados para ahorrar víveres, porque el estómago no entiende de estas cosas. Espero que Felisita cene fuerte esta noche, ya que yo no puedo hacerlo.

Estamos ya a 450 millas de la costa y esto es nuestro único alivio, y el pensamiento de no repetir la aventura, ya que no merece la pena. Las privaciones, incomodidades y monotonía del viaje no compensan los pocos momentos de satisfacción que proporciona el mismo.

20 de enero:

Fuerte viento y mar dura pero buen sol. La capitana es tonta de remate y se olvidó de cerrar el bidón de agua de lluvia, por lo que esta mañana no existe ya el agua. Tampoco hay leche, pan, carne, fruta, bebidas, etc. Un verdadero desastre.

Nos preparamos para pasar un par de días de hambre, mas tengo la suerte de pescar un atún. Todos felices. Luego nos rodean un bando de ballenas y durante un par de horas nos divertimos con ellas. Una de ellas "frota" su cuerpo contra el casco del velero. Se tambalea el barco y ya no nos hacen gracias las ballenas.

La cena es alegre y al comprobar que nos faltan 200 millas para llegar todo son sonrisas entre nosotros y malas lenguas sobre el capitán.

Vemos llover por todas partes, pero ninguna nube pasa encima de nosotros. Parece el típico chiste del que corre en el desierto con un bote detrás de una nube para recoger agua.

21 de enero:

La noche ha sido espléndida y navegamos a toda velocidad en el verdadero rumbo. Estamos seguros de llegar esta tarde. La mañana se presenta tranquila y todos comenzamos a otear el horizonte. Vemos unas ballenas más y sobre las 9 de la mañana vemos, al fin, la Montaña Pelada de Martinica. Es una alegría grande y todo son sonrisas. Nos reímos hasta de que esta noche se ha averiado el frigorífico, no anda la bomba

Euria nonahi ikusten dugu, baina hodeirik ez da gure gainetik pasatzen. Basamortuan ura biltzeko itsasontziarekin lasterka egiten duenaren txiste tipikoa dirudi.

Urtarrilak 21:

Gaua zoragarria izan da eta abiadura bizian nabigatzen dugu benetako ibilbidean. Gaur arratsaldean iritsiko garela ziur gaude. Goiza lasai dago eta denok hasten gara horizontea aztertzen. Balea batzuk gehiago ikusten ditugu eta goizeko 9ak aldera azkenean Martinikako Pelada mendia ikusten dugu. Poz handia da eta dena irribarre egiten du. Barre egin dugu gaur gauean hozkailua matxuratu den arte, sentinako ponpak ez du funtzionatu eta hoztu behar ditugun bi ontziak uretara erori dira.

Bidaia 24 egunekoa izango balitz, normala da, eta ez egin duguna bezalako 16 egunekoa, tragediaren seinale izango litzateke. Inoiz ez naiz inor fidatuko horrelako abentura batean. Lehenik nire begiekin ziurtatuko dut.

12etan ur isuri bat erortzen da eta kandeletatik erortzen diren zurrustak edaten ditugu.

Kostaldetik gertu beste atun bat harrapatzen dut eta honekin guztiarekin azken bazkaria egiten dugu ontzian. Orain, uhartearen sestrak irauten duen 4 orduetan, ergel itxura ematen dugu kostaldean, etxeetan eta itsasontzietan, Pointe-à-Pitre puntuan eta Martinikako portuan.

Abentura arratsaldeko 5etan amaitu zen 1974/01/21 17 egun zeharkatu ondoren, hortik ikasgai onak ateratzea espero dut.

Ondorioa

Errealitatea irudimena baino askoz ere gogorragoa dela ikusi dut. Ez da tropikoak, arrain hegalaria, baleak, etab. Ez direla ederrak, baizik eta zeharkaldiaren aldarte ez dela penintsulako berdina eta, beraz, ezin dituzu gauza horiek bere benetako balioa.

Bidaia baten istorioa irakurtzen duzunean, lo eta jaten zaude eta zure espiritua ametsen munduan zehar hegan egiteko prest dago, baina 7 egun lo egin ez baduzu, lasai edo nahikoa jan ez baduzu, orduan arrain hegalaria hauen kontenplazioa, haize alisierrek, itsasoak, ez dute zure irudimena edo espiritua asetzen, ezta lurrean egozten diegun edertasuna ere.

de achique y se han caído al agua los dos cubos que teníamos para refrescarnos.

Si la travesía llega a ser de 24 días, que es lo normal, y no de 16 días como la que hemos hecho, esto hubiera tenido signo de tragedia. No confiaré nunca en nadie en una aventura como esta. Antes me cercioraré con mis propios ojos.

A las 12 cae una tromba de agua y bebemos los chorros que caen de las velas.

Pesco otro atún ya cerca de la costa y con todo ello hacemos nuestra última comida a bordo. Ahora durante las 4 horas que dura el contornear de la isla lo pasamos mirando como bobos la costa, las casas y los barcos, la punta de Pointe-à-Pitre y el puerto de Martinica.

Aventura terminada a las 5 de la tarde del 21-01-1974 después de 17 días de travesía, de la cual espero extraer buenas lecciones.

Conclusión

He visto que la realidad es mucho más dura que la imaginación. No es que no sea bello el trópico, los peces voladores, las ballenas, etc., sino que el estado de ánimo durante la travesía no es el mismo que el que se tiene en tierra firme y por tanto no se pueden apreciar estas cosas en su verdadero valor.

Cuando uno lee el relato de una travesía, está bien dormido y comido y su espíritu está dispuesto a volar por el mundo de los sueños, pero si lleva 7 días sin dormir, ni comer tranquilo, ni suficiente, entonces la contemplación de estos peces voladores, de los alisios, de la mar, no satisfacen su imaginación ni espíritu, ni tienen la belleza que les atribuimos en tierra.

El sentimiento más constante que se experimenta es el de la monotonía. Todos los días son iguales. El cielo, la mar, los peces, ofrecen muy pocas variaciones.

Es triste decirlo, pero todos los días se espera con ansia el mediodía para conocer cuántas millas se han navegado y cuánto falta para llegar.

Cuando se empieza a disfrutar del viaje es cuando ha terminado. Cuando uno está en su casa, bien tranquilo, y empieza a recordar todas las incidencias de la travesía. Sin embargo, apenas se disfruta durante la misma, porque a los 4 días comienzan las guardias al timón y los movimientos del velamen se transfor-

Bizi den sentimendu konstanteena monotonia da. Egun guztiak berdinak dira. Zeruak, itsasoak, arrai-
nek oso aldaera gutxi eskaintzen dituzte.

Tristea esatea, baina egunero eguerdia irrikaz itxa-
roten da zenbat kilometro egin diren jakiteko eta
noraino iristeko.

Bidaia gozatzen hasten zarenean bukatu egiten da.
Norberak etxean duenean, oso lasai, eta bidaiaren
gorabehera guztiak gogoratzen hasten denean. Hala
ere, ia ez da gozatzen zehar, zeren eta 4 egunen bu-
ruan erlojuak hasten dira eta bela mugimenduak
lan bihurtzen dira eta norberak lana egitearen sen-
tsazioa izan bezain laster, bidaiaren edertasuna de-
sagertzen da.

Bidaiaren amaieran, pentsamendu bakarra lurrera
iristea zen, amaitzea.

Gero, portuan, beste bidaia batzuk egin dituzten
beste belaontzietako tripulazioarekin solasean,
munduan zehar bidaia batek 3 edo 4 urte irauten
duen zergatik ulertzen da. Etapa bat amaitutakoan,
ezer egin gabe 4 edo 6 hilabete igarotzen uzten du-
telako, itsasoan egun tristeak ahaztuta. Orduan,
gauza txar guztiak ahazten direnean eta oroitzar-

man en trabajo, y en cuanto uno tiene la sensación
de estar realizando un trabajo, desaparece la belleza
de la travesía.

Al fin del viaje solo se pensaba en llegar a tierra, en
terminar el mismo.

Luego, en el puerto, en conversación con tripulantes
de otros veleros que han realizado otras travesías, se
llega a comprender por qué un viaje alrededor del
mundo dura 3 o 4 años. Es porque una vez realizada
una etapa, dejan pasar 4 o 6 meses sin hacer nada,
olvidando los días tristes en la mar. Luego, cuando ya
todo lo malo está olvidado y sólo quedan los buenos
recuerdos, y cuando a base de hablar todo el día de
travesías con otros tripulantes se enciende el espíritu,
es cuando se vuelven a preparar para otra etapa de 30
días de navegación, al fin de la cual estarán otros 4
meses sin navegar.

La mar es muy dura, y al igual que a las mujeres, hay
que amarla mucho para poder disfrutar de sus cortos
pero espléndidos favores.

Creo que la travesía ideal será como navegante soli-
tario, cuando uno puede hacer lo que quiere y nadie
se interfiere en sus decisiones, cuando uno puede



Martinica, un paraíso en el Caribe.

pen onak bakarrik geratzen direnean, eta espiritua pizten denean egun osoan zehar tripulazioko beste kide batzuekin hitz egin ondoren, orduan prestatzen dira berriro 30 eguneko beste bela etapa baterako, horren amaieran beste 4 hilabete egongo dira nabigatu gabe.

Itsasoa oso gogorra da, eta emakumeak bezala, asko maite behar duzu bere mesede labur baina bikainez gozatu ahal izateko.

Bidaia ideala marinel bakartia bezalakoa izango dela uste dut, nahi duzuna egin dezakezunean eta inork erabakiak oztopatzen ez dituenean, bela jaitsi eta nahi duzun egunean atsedean hartu dezakezunean eta zure irudimena noraezean utzi dezakezu zure burua aurkitzeko. Berak, inork bere pentsamenduak oztopatu gabe.

Ez dut sentitzen bidaia egin izana, alderantziz. Oso pozik nago. Momentu gogorak eta une bikainak izan dira. Itsaso librea, zeharkaldia, lagunak, arazoak eta arriskuak ezagutu ditut. Eta batez ere, nire barnean hegan egiten zuten amets batzuen kontzientzia erabat errealista lortu dut, inguratzen nauten gauza sinpleak askoz ere gehiago maitatzera bultzatzen nauena eta lehen amestutako gauza gutxiago nahi nauena. Irudimenak beti gainditzen du errealitatea. Edertasuna edonon dago. Zaila da edozein lekutan estimatzen jakitea.

Eusebio Albisu

arriar velas y descansar el día que lo desea, y cuando uno puede dejar vagar su imaginación para encontrarse a sí mismo, sin que nadie interfiera en sus pensamientos.

No estoy arrepentido de haber realizado el viaje, todo lo contrario. Estoy muy satisfecho. Ha habido momentos duros y momentos espléndidos. He conocido la mar libre, la travesía, los amigos, los problemas y los peligros. Y sobre todo, he obtenido una conciencia totalmente realista de una serie de sueños que volaban dentro de mí, que me hace amar mucho más las cosas sencillas que me rodean y que me hace apetecer menos las cosas con las que antes soñaba. La imaginación siempre sobrepasa a la realidad. La belleza está en todas partes. Lo difícil es saber apreciarla allá donde se encuentra.

Eusebio Albisu

SALBAMENDUA EDO LAGUNTZA?

Laguntza da beste batek egoera zailean dagoen ontzi bati emandako laguntza oro, edo lehorretik emandakoa, dagoeneko inprobisatuta dauden eta horretarako prest dauden elementuen bidez.

Laguntza jasotzeko, arrisku-egoera materialak egon behar dira, egoera larria eragin diezaieketenak laguntza eskatu dutenei, baina horrek ez du esan nahi edozein itxaropen bertan behera utzi denik, betiere ordena teknikoan eta jabetza eta ondasunak ondo biltzeko aukera materialei dagokienez.

Itxaropenari edo aukerari erabat galtzen bazaio, laguntza-eragiketa salbamendu huts eta soil bihurtzen da.

Erabaki horrek Klub Nautikoko kide batekin egin nuen apustu bat ebatzi zuen, nik egin nuen "salbamendu" baten biharamunean. Huelvako ganbak eta txakolin bat ditugu jokoan, Manoloko tabernan, eta oraindik zain nago gonbidatzeko.

XX. mendea zen, udazkena, ipar-mendebaldeko brisa arina, 3-3,5 metroko itsasaldi gogorra. Bela arineko estropada badian zuhurtziagatik.

Rafa eta biok komitearen itsasontzian gaude, "Maitere" ontzian, garai batean nire aitarena izan zen egurrezko ontzi zaharrean.

Arauzko hiru mahukak egin ziren, eta azkena amaitu baino lehen eguzkia sartu zen, eta bat-batean bengala gorri bat ikusi nuen "Erretas" ondoan.

Estropada amaitu zen, ontziak erretiratu egin ziren, eta berehala beste bengala bat ikusi genuen, Rafari esan nion ni joango nintzela, eta uko egin zion, Ipar-Ekialdera joan ginen, ilun, apar zuria altxatzen zuten urautsiak ikusten ziren, eta bat-batean, ilunpetan, belaontzi bat agertu zen, eta Klubeko "Urgain" zen bi tripulatzailerekin, argirik gabe eta garetera, haizerik gabe eta motorrik gabe, elizean trabatutako eskota bat... Lehen urautsialditik 100 bat metrora zegoen itsasoa, berehala atoian eraman genuen eta handik irten ginen, ilunpetan lehertzeaz zirudien olatu handi bat hurbiltzen ari zenean. Rafak seinalatu zidan, "Ez begiratu" esan nion, "Libratu gara".

Sokoako itsasargitik "talki"-ra deitu ziguten, eta laguntzeko prest zeuden. Bilbotik ere deitu ziguten, eta esan ziguten kanalez aldatzeko "nola", ilunpetan ez genuen ezer ikusten, nire itsasontzian ez dago argirik.

¿SALVAMENTO O AUXILIO?

Auxilio es toda ayuda prestada a un buque en difícil situación por otro, o bien desde tierra, mediante elementos ya improvisados, ya dispuestos al efecto.

El auxilio requiere la existencia de circunstancias materiales de peligro que hagan la situación angustiosa para quienes lo hayan solicitado, sin que ello implique que haya sido abandonada toda esperanza, siempre en orden técnico y de posibilidades materiales de poner a buen recaudo la propiedad y los bienes. Si tal esperanza o posibilidad se pierde por completo, la operación de auxilio se convierte en un puro y simple salvamento.

Esta resolución vino a resolver una apuesta que hice con un socio del Club Náutico, al día siguiente de un "salvamento" que realicé.... Nos jugamos un txakoli y gambas de Huelva, en el Bar de Manolo, y todavía estoy esperando que me invite.

Corría el siglo XX, otoño, ligera brisa del NW, fuerte marejada de 3 a 3,5 metros. Regata de vela ligera dentro de la Bahía por prudencia.

Estamos en el barco del comité Rafa y yo a bordo del "Maitere", mi vieja embarcación de madera que antaño fue de mi padre.

Se hicieron las tres mangas reglamentarias y antes de terminar la última ya se había puesto el sol... y de repente me pareció ver una bengala roja cerca de las "Erretas".

Terminó la regata, las embarcaciones se retiraron y al rato vimos otra bengala nítidamente, le dije a Rafa que iría yo, y se negó, fuimos rumbo al NE, ya oscuro, ya se divisaban las rompientes que levantaban blanca espuma, y de repente, en la oscuridad apareció un velero, y era el "Urgain" del Club con dos tripulantes, sin luces y al garete, sin viento y sin motor, con la hélice bloqueada por una escota... Estábamos en la zona donde ya monteaba la mar a unos 100 metros de la primera rompiente, rápidamente le dimos remolque y salimos de allí justo cuando se acercaba una gran ola que en la oscuridad parecía que iba a reventar en nosotros.... Rafa me señaló, "no mires" le dije "ya libramos".

Nos llamaron al "talki" desde el Faro de Soko, que estaban dispuestos a salir en nuestra ayuda también nos llamaron desde Bilbao y nos dijeron que cambiáramos de canal "¿cómo?", en la oscuridad no veíamos nada, en mi barco no hay luz.

Sokoak berriro deitu zuen, ea ondo geunden, "Ondo!!!!!! Badian gaude, Merçi!!!! "

Klubean lehorreratu ginenean, lupinen arrantzale bat etorri zen, Erretak ondo ezagutzen dituen, eta esan zidan bengalak ikusi zituela, baina zegoen itsasoa ikusita, ez zen irteten ausartu. Orduan konturatu ginen zein arriskutsua izan zen salbamendua.

Eskerrak eman zizkidaten "Urgain" ontziko tripulanteek, eta bi lagunentzako afari bat oparitu zidaten "Hermanadadean", baita Errioxako "Erreserba Handia" kutxa bat ere, botila bakarra geratzen zaidana.

Sokoa volvió a llamar, a ver si estábamos bien, "¡¡¡BIEN!!!!!! Ya estamos en la Bahía, sanos y salvos Merçi!!!!"

Cuando desembarcamos en el Club, vino un pescador de lubinas que conoce perfectamente las Erretas y me dijo que había visto las bengalas, pero viendo la mar que había no se atrevió a salir. Entonces nos dimos cuenta de lo arriesgado que fue el salvamento. Muy agradecidos los tripulantes del "Urgain", me obsequiaron con una cena para dos en la "Hermanidad" y una caja de Rioja "Gran Reserva", de la que sólo me queda una botella.



Hilario e Iñigo Jauregui, dos grandes del club. Muchos de los trofeos que se entregaban salían de la imaginación y el cariño por la navegación de Hilario. Iñigo ponía la pasión por navegar.

P.D. Itsasoa bengala gorri bat ikusten denean, abisatu Gurutze Gorriari eta, gertu badago, hurbildu azkar.

Hilario Martinez

P.D. Cuando se vea una bengala roja en la mar, avisad a la Cruz Roja y si está cerca, acercaos rápidamente.

Hilario Martinez

KIROL PORTU BERRIRAKO AINGURALEKU ZAHAR HARTATIK. MIGRAZIOA.

DE AQUEL AÑORADO FONDEADERO AL NUEVO PUERTO DEPORTIVO. LA MIGRACIÓN.



Aquel fondeadero.

1997, 98, 99 urteak.... Nahasiak, zailak eta segurtasunik gabeak Portu Berriari dagokionez, eta H.K.N.ren etorkizunari dagokionez. Sentsibilitate desberdinak, ikusmolde sozial desberdinak, interes politikoak, etab., etab., etab.

Heltzerako prozesu bat bizi da etengabeko bilakaeraren aurrean: kirol portuak Euzkadira iristen dira. Ekimen publikoa ordura arte dinamismo pribatuaren eremuan kokatzen hasi zen.

H.K.N. ere prestatzen ari da. Ahalegin pertsonalak eta finantza-baliabideak erabiltzen ditu Portu Berria Administrazio Emakida bidez ustiatzeari buruzko lehiaketa publiko batera aurkezteko bideragarritasun-plan batez hornitzeko. Horretarako, Marina de Hondarribia S.A. merkataritza-sozietatea osatzen du, eta klubeko presidenteak akzioen % 99 inguruko ordezkaritza du edozein unetan.

Orduko Zuzendaritza Batzordeak hainbat aldiz deitu zien bazkideei. Egindako azterlan ekonomikoaren berri eman die; bertan, amarralekuak prezio "biguneari" saltzeko aukera aurreikusten da, hala nahi

Años 1997, 98, 99.....Confusos, difíciles e inseguros en lo relativo al Nuevo Puerto y al futuro de C.N.H. Sensibilidades diferentes, concepciones sociales distintas, intereses políticos, etc., etc., etc.

Se vive un proceso de maduración ante un devenir insoslayable: Los puertos Deportivos llegan a Euzkadi. La iniciativa pública comienza a situarse en un ámbito propio hasta entonces del dinamismo privado.

C.N.H. se prepara también. Dedicamos esfuerzos personales y medios financieros a dotarse de un plan de viabilidad para presentarse a un Concurso Público sobre la Explotación del Nuevo Puerto vía Concesión Administrativa. Constituye para ello la mercantil Marina de Hondarribia S.A. en la que el presidente del Club, en cualquier momento, ostenta una representación próxima al 99% de las acciones.

La entonces Junta Directiva convoca a sus socios en varias ocasiones. Les informa sobre el estudio Económico realizado en el que se contempla la alternativa de vender plazas de amarre a precio "blando" a

duten bazkideei. Bazkideek gehiengoz onartu dute aukera hori, eta nabarmen gainditu dute kudeaketa profesionalen esku uztea eta, trukean, segurtasuna eta errentamendu bigunak lortzea aipatzen duen beste proposamen minoritario bat.

Klubeko Zuzendaritza Batzorderako hauteskundeek are gehiago zailtzen dute prozesu hau. Tentsioa dago. Egun osoan zehar ematen da botoa, boto-paperarekin eta klubaren bulego txikian dagoen kutxa batean. Anekdotak gisa, posta bidezko botoaren baliozkotasuna eztabaidatu zela aipatuko dut (zuzendaritza-batzorderako hauteskundeetan).

Batzarra % 100ean berritzen da. Hautagai baten eta bestearen arteko aldea txikia da. Azpimarratzekoa da erretiratutako bi arrantzale ezagunek bokal gisa parte hartu zutela, denborei aurrea hartu eta gaur egun normalizatuta dagoen egoera bat ontzat ematen jakin baitzuten. Kirol-portu bat eraikitzearen aurkako manifestazioak oso berriak ziren.

Egunak eta hilabeteak aurrera doaz. Eusko Jaurlaritzak E.K.P. sortu zuen, aurreko proposamen eta plangintza batzuk baztertu zituen, lehen aipatu dugun lehiaketa publikoaren emaitzak deuseztatzen saiatu zen, eta portua bere kabuz kudeatzeko bidea egitea erabaki zuen, hasieran kudeaketa nautikoan esperientzia handia duen profesional baten laguntzarekin.

Hasierako lankidetzarako proposamen hau une horretan kirol-nautikarekin zerikusia duten pertsona eta erakundeei irekitzen zaie. Ez ditut hemen izendatzen. Badirudi E.K.P.-ren proposamena ez zela zure interesekoa izan.

Stand Byren denboraldi luze bat berriro, eta, azkenean, iritsi da itxarondako unea. E.K.P.-k argi eta garbi transmititzen dizkigu joko-arau berriak, eta gure interesak eta proposamenak entzuten hasten da. Ziur asko, elkarrizketa horietan enpatia maila bat ezartzen da Klubaren eta E.K.P.ko ordezkariaren artean (bestela ez zukeen jasango gertatu ziren desegokitasun eta tonu-irteera batzuk).

Horrela laburbil daitezke C.N.H. proposamenaren bost puntu nagusiak.

- a) Elkartearentzako egoitza soziala. 200 m² inguru, alokairu bigunarekin edo alokairu horren merkatuko prezioaren % 80 diruz lagunduta.
- b) Une horretan emakida ematea, garaitzeko zo-

los socios que lo deseen. Los socios aprueban mayoritariamente esta opción quedando ampliamente superada otra propuesta minoritaria que habla de dejar la gestión en manso de profesionales y obtener a cambio seguridad y arrendamientos blandos.

Las elecciones a Junta Directiva del Club vienen a complicar todavía más este proceso. Hay tensión. Se vota a lo largo de todo el día, con papeleta y en una urna situada en la pequeña oficina del Club. Como anécdota citaré que se llegó a discutir la validez del voto por correo (en unas elecciones a junta directiva)

La junta se renueva al 100%. La diferencia entre uno y otro candidato es escasa. Es de destacar la presencia como vocales de dos conocidos arrantzales jubilados que supieron adelantarse a los tiempos y dar por buena una situación hoy normalizada. Estaban muy recientes las manifestaciones contra la construcción de un puerto deportivo.

Van pasando los días y los meses. El Gobierno Vasco constituye E.K.P., se desdice de algunas de sus propuestas y planificaciones anteriores, intenta anular los resultados del Concurso público al que antes nos hemos referido y decide caminar hacia la gestión del puerto por medios propios contando al inicio con la colaboración de un profesional de reconocida experiencia en la gestión náutica.

Esta propuesta de Colaboración inicial se abre a las Personas y Entidades en ese momento relacionadas con la náutica Deportiva. Omito nominarlas aquí. Da la impresión que la propuesta de E.K.P. no resultó de su interés.

Otra vez un largo periodo de Stand By y por fin llega el momento esperado. E.K.P. nos transmite con claridad las nuevas reglas de juego y se abre a escuchar nuestros intereses y propuestas. Muy probablemente a lo largo de estas conversaciones se establece un grado de empatía entre el Club y el representante de E.K.P. (de otra forma no hubiera aguantado algunas impertinencias y salidas de tono que se produjeron)

Los cinco puntos centrales de la propuesta de C.N.H. pueden resumirse así.

- a) Una Sede social para el Club. Unos 200 m² Con alquiler blando o subvencionado del 80% del precio mercado de ese alquiler.
- b) Prorrogar la concesión en ese momento existente y a punto de vencer para dedicarla en el futuro a

rian dagoena, etorkizunean klubeko bela-eskolan soilik erabiltzeko.

c) Hala nahi duten langileei kirol-portua kudeatzen hasten den konpainiaren nominan agintzea.

d) Baldintza ekonomiko egokiak ezartzea dauden ainguratzeak uzteko eta pantalan berrietara migratzeko.

e) E.K.P.-rekin lankidetzan aritzea, klubaren kirol-jarduerak kofinantzatuz (nire ustez, urteko zenbateko bat zehaztu zuen)

la Escuela de vela del Club en exclusividad.

c) Subrogar a los trabajadores que lo deseen en la nómina de la compañía que inicie la gestión del Puerto deportivo.

d) Establecer condiciones económicas favorables para el abandono de los fondeos existentes y la migración a los nuevos pantalanes.

e) Que E.K.P. colabore con C.N.H. cofinanciando las actividades deportivas del Club (creo que llegó a concretar un importe anual)



El puerto de EKP.

Urte osoan negoziatzen da, eta aurre-akordio bat bildu eta idazten da, Klubaren Batzar Orokorrari aurkezteko. Aldez aurreko batzar baterako deia egin da, akordioa eta horren xehetasunak azaltzeko, eta bigarren batzar baterako, bozketa egiteko. Lekua: jaizubia hotela. Bertaratutakoen eta boto-emaileen kopurua 300 ingurukoa da. Batzarrak, gehiengo handiz, lortutako akordioa jasotzen duen dokumentua onartu du.

Eta pantalan berrien exodoa hasten da. Oraindik prekario zorrotzean, zerbitzurik gabe eta kontraturik sinatu gabe. Ainguratoki berrian errepikatuko ez dituzten bizipen, harreman pertsonal, argi eta itzal asko geratzen dira, baina hori beste historia bat da, beste mende bat, eta lerro hauen xedea gainditzen du.

Ignacio Muiño

Se negocia a lo largo de todo un año y se alcanza y redacta un principio de acuerdo que se somete a la Asamblea general del Club. Se convoca una Asamblea previa para exponer el acuerdo y sus detalles y una segunda Asamblea para la Votación. Lugar: Hotel jaizubia. El número de asistentes y votantes se aproxima a los 300. La asamblea, por amplísima mayoría, da su aprobación al documento que contiene el acuerdo alcanzado.

Y comienza el éxodo a los nuevos pantalanes. Todavía en riguroso precario. Sin servicios ni firma de Contrato alguno. En el Fondeadero se quedan muchos años de vivencias, de relaciones personales, de luces y algunas sombras que las nuevas instalaciones no van a poder repetir pero eso es otra historia, otro siglo y trasciende del objeto de estas líneas.

Ignacio Muiño

WINDSURF

1980. urtea zen, eta Windsurfing Fury Kaliforniako hondartzetatik Hondarribiara iritsi zen zuzenean. Gazte ilusioz osatutako taldea, eta horien artean Titi Aristizabal, Busto, Ramón, Andrés, Tomás, el Capi, Triku, Javi Goikoetxea, Inaxio Oliveri, Luisma Bujanda, Kepa, Javi Munduate eta beste batzuetara nahi dutenarekin arrastatzen ditugu. gazteek (orduan), hala nola, Mikel Esnaolak, Joxema Elduayenek, Iñaki Rincónek, Oskar Cáceresek, Ikerrek eta Eneko Oliverik, Urkok, Xabier Irigoyenek edo Patxi Diezek, Hondarribiko Udala konbentzitzea lortu zuten hondartzan egurrezko etxola bat jartzeko hondartzan, ondoan Iterlimeneko eskaileretatik. Badia Windgliders, Tencates, Gulfs, Tornado, Ozeanita eta kolorezko belaz betetzen hasi zen. Ausart batzuk ere ausartu ziren windsurf denda bat irekitzen Portuko San Pedroko Itsas Kofradiaren ondoan. Horrela hasi zen gure istorioa.

Urte haietako jarduera izugarria izan zen. Lehenengo Bustok eta Kepak eta gero Patxi Diezek oportetako eman zizkieten ikastaroez gain, hondarribitarren artean hasi ziren sortzen nahia oinarritzat hartuta eta elkarrengandik ikasten ari ziren pertsonak. Ez zegoen Internetik, ezta on-lineako tutorialik ere. Norbaitek windsurfeko aldizkaria atzerrian lortzeko zortea izango balu, ez litzateke zirkulatzeari utziko guztiok irakurri eta berriro irakurri ikasi nahian arte. Gurutze Gorriak lan handia izan zuen urte haietan. Ez dakit estatistikarik izango duten, baina interesgarria litzateke zenbat erreskatatu dituzten jakitea. Badiako txipironerak ere beren ahalgina egin zuten, eta ez zen zaila izan "urrunegi joan" ziren ohol batzuk atoiatzen ikustea. Kuriosoa zen ikustea nola, enbata bat sartu zenean, bainulari guztiek hondartzatik ihes egin zutela, windsurf guztiek hondartzara korrika egiten zuten aldi berean beren taulak muntatzera.

Ez zegoen neoprenorik, botinarik, arnes sokarik edo, gutxienez, ez genuen dirua erosteko. Anaitasunako Xira ona (Decathlon ere ez zen existitzen), galtzerdi lodiak neguan eta uretara! Arnes lerroen orde, bi txikote gaizki lotu zituzten ezpeletara, eta milia batzuetara. Taulak ez dira bigarren eskukoak zirela, bosgarrenak zirela baizik.

Ikasteko gogo horiek guztiak bere fruituak eman zituen eta hondarribitarren artean, Mikel Esnaola oso gaztea hasi zen nabarmentzen, Bartzelonako preolimpiar taldean hautatua. Joxemarekin, Iñaki, Javi eta Ramonekin batera, Hondarribitarrek

WINDSURF

Corría el año 1980, y la Furia del windsurf llegaba directa desde las playas de California hasta Hondarribia. Un grupo de jóvenes entusiastas, entre los que destacamos a Titi Aristizabal, Busto, Ramón, Andrés, Tomás, el Capi, Triku, Javi Goikoetxea, Inaxio Oliveri, Luisma Bujanda, Kepa, Javi Munduate, y arrastrando estos con sus ganas a algunos más jóvenes (entonces), como Mikel Esnaola, Joxema Elduayen, Iñaki Rincón, Oskar Cáceres, Iker y Eneko Oliveri, Urko, Xabier Irigoyen, o Patxi Diez, consiguieron convencer al Ayuntamiento de Hondarribia para instalar una caseta de madera en la playa, al lado de las escaleras de Iterlimen. La bahía empezaba a llenarse de Windgliders, Tencates, Gulfs, Tornados, Oceanites, y velas de colores. Incluso algún valiente se atrevió a abrir una tienda de windsurf junto a la Cofradía de Mareantes de San Pedro en la Marina. Así empezaba nuestra historia.

La actividad de esos años fue tremenda. Además de los cursillos que, primero Busto y Kepa y luego Patxi Diez daban a los veraneantes, entre los hondarribitaras empezó a formarse gente que iba subiendo de nivel a base de ganas, y de aprender unos de otros. No existía Internet, ni Tutoriales on-line. Si alguien tenía la suerte de conseguir en el extranjero una revista de windsurf, esta no paraba de circular hasta que todos la leíamos y la releíamos tratando de aprender. La Cruz Roja tuvo mucho trabajo esos años. No sé si tendrán estadísticas, pero sería interesante saber cuántos rescates hicieron. Las txipironeras de la bahía también ponían su granito de arena, y no era difícil ver a estas remolcando alguna tabla que "había salido demasiado". Era curioso ver cómo, cuando entraba una galerna, todos los bañistas escapaban de la playa, al mismo tiempo que todos los windsurfistas corrían a la playa a montar sus tablas.

No había trajes de neopreno, ni escarpines, ni cabos de arnés, o por lo menos, nosotros no teníamos dinero para comprarlos. Una buena Xira de la Cofradía (tampoco existía Decathlon), calcetines gordos en invierno, y ¡al agua!. En lugar de cabos de arnés, dos txikotes mal amarrados a la botavara, y a hacer millas. Las tablas no es que fueran de segunda mano, es que eran de quinta.

Todas estas ganas de aprender dieron sus frutos, y entre los Hondarribitaras empezaba a destacar un jovencísimo Mikel Esnaola, que llegó a estar seleccionado en el equipo preolímpico en Barcelona. Junto a Joxema, Iñaki, Javi, y Ramón, los Hondarribitaras

lehen Euskadiko Selektzioa osatu zuten, eta estatu-ko eta nazioarteko estropadetara joaten hasi ziren, gero etxeko gainerako lagunei transmititu zieten ikasiz.

Garai hartan estropadak masiboak ziren. Ttapikua Estropadaren 1983ko edizioan 140 mahaik hartu zuten parte, aparteko giroarekin, hondartzatik irteerak "Rally" moduan, mahaia harrapatzeko lasterketak eta sari banaketa Irungo Jeniffer diskotekan, itxita guretzat. Ez zen arraroa Butroi pasealekuan estropadak amaitzea, Ttapikua tabernara edo Uxoara windsurfaz jantzita joatea, Gic-Tonic bat edo bi garagardo hartu eta estropadari buruzko azalpenak egitea. Oso urte onak izan ziren.

Hondarribiko Klub Nautikoa jarduera hori Portuko Bela Klubera eramaten saiatu zen, garai hartan Blancorekin hasten baitzen gazte belaontzi optimisteko harrobi bat osatzen, bela nazionalen eta munduko belaunean garaipena lortzen amaitzeko. Baina lekualdaketa hau windsurf-a desagertzearekin bat etorri zen Europa osoan ... 2012ra urte arte.

conformaron la primera Selección de Euskadi, y empezaron a ir a regatas nacionales e Internacionales, aprendiendo lo que luego transmitían al resto de amigos en casa.

En aquella época, las regatas eran multitudinarias. En la edición de la Regata Ttapikua del año 1983, llegamos a participar 140 tablas, con un ambiente excepcional, salidas desde la playa en modo "Rally", corriendo para coger las tablas, y entrega de premios en la Discoteca Jeniffer de Irún, cerrada para nosotros. Tampoco era raro acabar las regatas en la rampla del Paseo Butrón, para ir al bar Ttapikua o al Uxo vestidos de windsurfistas, a tomar un Gic-Tonic o dos cervezas y comentar la regata. Fueron muy buenos años.

El Club Náutico de Hondarribia trató de llevar esta actividad al Club de Vela del Puerto que, por aquel entonces, empezaba, con Blanco, a formar una canteira de jóvenes navegantes de Optimist que acabarían triunfando en la Vela nacional y mundial. Pero este traslado coincidió con la desaparición del windsurf en toda Europa..... Hasta el año 2012.



El windsurf, una modalidad en expansión tanto en materiales, como en técnica, como en afición.

2012 urtean, windsurfista zahar batzuk (Iñaki, Joxema, Mikel, Titi, Xabi) Hondarribiko Klub Nautikoko "gazte" bailandrakoak elkartu ziren, hala nola Jon Obeso, Alex Diaz, Igor, Aitor, Ibon, ... eta sortu zuten Tankarta Taldea. Zaharrek Windsurfaren oinarriak irakatsi zizkieten gazteei, eta gazteek belaontziko belaontziaren taktiketan izandako esperientzia zaharren eskura jarri zuten. Nabigatzaile talde honek laguntza eskatu zion H.K.N.ri, sutsu zitzaizen jarduerari berriro abiarazteko. Klub Nautikoak ahalegin eta konpromiso garrantzitsua egin zuen, jarduera "berri" hau abian jartzeko beharrezkoak diren instalazio

En este año 2012, algunos de los antiguos windsurfistas (Iñaki, Joxema, Mikel, Titi, Xabi), se juntaban con "jóvenes" balandristas del Club Náutico Hondarribia, como Jon Obeso, Alex Diaz, Igor, Aitor, Ibon,... y formaban el Grupo Tankarta. Los viejos enseñaban a los jóvenes los fundamentos del Windsurf, y los jóvenes ponían a disposición de los viejos su experiencia en táctica de regata de Vela Ligera. Este grupo de navegantes solicitó ayuda al CNH, para relanzar una actividad que les apasionaba. El Club Náutico realizó un esfuerzo y una apuesta importante, con la construcción de instalaciones concretas necesarias para

espezifikoa eraikitzearekin batera, bere ahaleginak bere fruituak eman zituen. Momentuz, dagoeneko Klubeko Windsurfeko 25 nabigatzaile daude, oso parte hartze aktiboa duten estatuko eta nazioarteko estropadetan, Espainiako, Europako eta Munduko Txapel-ketetan. Ez da arraroa Klubeko esplanadan ikustea oholak muntatzen beren trailer zaha-rrean Cadizera edo Murtziara joateko, edo jokatzeko duten tokira, Kluba ordezkatzera, gero eta emaitza garrantzitsuagoekin.

Jarduera hau guztia 2020ko urrian amaituko da, H.K.N.-k Munduko Master Txapelketa antolatzearekin batera, Raceboard kategorian. Zorionez, denborak eta baldintzak lagunduko digute ekimen berri hau sekulako arrakasta bihurtzen. Gogoak ez zaigu falta !!

Josema Elduayen

poner en marcha esta “nueva” actividad. Y este esfuerzo dio sus frutos. En estos momentos, son ya 25 los navegantes Windsurf del Club, con una participación muy activa en regatas nacionales e internacionales, incluidos Campeonatos de España, Europeos y Mundiales. No es raro verles en la explanada del Club montando las tablas en su viejo remolque para irse a Cádiz o a Murcia, o donde toque, a representar al Club, con resultados cada vez más relevantes.

Toda esta actividad tendrá su colofón en el mes de Octubre de 2020, con la organización por parte del CNH del Campeonato del Mundo Máster, en categoría Raceboard. Esperemos que el tiempo y las condiciones nos ayuden a convertir esta nueva iniciativa en un éxito rotundo. Ganas no nos faltan!!

Josema Elduayen

HONDARRIBIKO KLUB NAUTIKOKO BASKIDE BATEN ESKER EMANAK ETA ESPERIENTZIA

Klubaren 50. urteurrena dela eta, gogoan dut aitararen poza, "Josemari Hondarribiako Klub Nautiko berriko bazkide egin naiz" esan zidan egunean.

Arrazoi asko zegoen ospatzeko; izan ere, "Itsasoko Ama Birjina" izeneko txipiroiendako artisau-zurezko itsasontzi lehena, kasko gorriarekin eta banku berdeekin, nire oroimenez agertzen da, eta itsasoan hasten gara arrantzale baten laguntza estimagaitzarekin. Itsasadarrean ainguratuta zegoen, eta txintxorro batean arraunean sartu ginen. Txintxorro hori ere zurezkoa zen, urdina, eta uretara bota genuen Miramar aurreko arrapala batetik, Itsasoko lonja zaharretik gertu. Haurtzaroan abentura handia zen Hendaiaiko kai-muturraren ondoan olatuak hausten zituzten barra gurutzatzea, Txingudiko badian nabigatzea, antzinako babes-portu txikira iristea, Asturiaga kala zeharkatzea eta Amuitz uharte inguratzea Higerreko itsasargi dotorea eta kostaldeko itsaslabar ikusgarriak ikusiz. Faisaiak uharteraino ere nabigatu genuen, eta gero, egurrezko armazoa zuen olanazko piragua zahar batean, Bidasoa ibaiaren zati batzuk jaitsi nituen. Gogoan dut nire anaia Antonio zaharrenekin haizearekin eta olatuekin oreka mantentzen ikasi nuen lehen taula belaontzia.

Urte batzuk geroago, "Isabela" izeneko bigarren ontzia itsasadarretik Babes Portuaren ondoko buia-eremura eramanez genuen. Ontzira arrauntxalupa puzgarri batean joaten ginen, batzuetan kostata iristea marea-korronteak gogorrek zirenean, beztetan arrantza-portuko errepideko herdoildutako eskailera bertikaletan behera jaisten ginen eta igeri egiten genuen.

6 metroko luzera zuen ontzi horretan, 15 urterekin, nire lehen galerna esperimentatu nuen. Jaizkibel ibaian agertu zen bat-batean, ziri itxurako hodei beltz baten forman, eta denbora nahikoa izan nuen itsasadarraren ainguraketa batean babesteko, nire gurasoekin eta bi anaia txikiagoekin batera.

Gogoan dut oso esker onekoa zela arrantzale bat, hurbileko ainguraleku bateko Txipironera bat, zeinak beheko kateari lotzeko jarraibideak ematen baitzizkigun, eta hori nekez lortu genuen korronteak eraginda, eta olanarekin estaliz etzan ginen, zaila baitzen buiaren inguruan bornatzen gintuzten haize-bolada gogorrek harrapatzea.

AGRADECIMIENTO Y VIVENCIA DE UN SOCIO DEL CLUB NAÚTICO DE HONDARRIBIA

Con motivo del cincuenta aniversario del Club, recuerdo la alegría de mi padre, el día que me dijo "Josemari me he hecho socio del nuevo Club Náutico de Fuenterrabía"

Había muchas razones para celebrarlo, pues aflora a mi memoria la primera Txipironera de madera artesana llamada "Nuestra Señora Virgen del Mar" con el casco rojo y los bancos verdes, en la que nos iniciamos en la mar con la inestimable ayuda de un Arrantzale. Estaba fondeada en la ría y accedíamos remando en un Txintxorro también de madera de color azul, que botábamos al agua por una rampa frente a Miramar, próxima a la antigua lonja de la Marina. En mi infancia era toda una aventura cruzar la barra en la que rompían las olas junto al espigón de Hendaya, navegar por la Bahía de Txingudi, llegar al antiguo pequeño puerto de refugio, cruzar cala Asturiaga y bordear la isla de Amuitz viendo el majestuoso Faro de Higer y los impresionantes acantilados de la costa. También navegamos hasta la isla de los Faisanes y posteriormente en una antigua piragua de lona con armazón de madera descendí algunos tramos del río Bidasoa. Recuerdo la primera tabla a vela en la que aprendí con mi hermano mayor Antonio a mantener el equilibrio con el viento y las olas.

Unos años después, trasladamos la segunda embarcación llamada "Isabela", desde la ría al campo de boyas próximo al Puerto de Refugio. El acceso a la embarcación lo hacíamos en un bote de remos hinchable, a veces con dificultad cuando las corrientes de marea eran fuertes, en ocasiones descendíamos por las escaleras verticales de pates oxidados de la carretera del puerto pesquero e íbamos nadando.

En esta embarcación de 6 metros de eslora experimenté con 15 años mi primera Galerna, que apareció súbitamente por el Jaizkibel en forma de una nube negra en forma de cuña, teniendo el tiempo justo para protegernos en un fondeo de la ría junto a mis padres y dos hermanos más pequeños. Recuerdo enormemente agradecido a un Arrantzale de una Txipironera de un fondeo próximo, que nos daba instrucciones para que nos amarráramos a la cadena inferior, lo que conseguimos con dificultad por la fuerte corriente, y nos tumbáramos tapándonos con la lona, difícil de sujetar al ser batida por las fuertes rachas de viento que nos hacían borear alrededor de la boya.

Hondarribiko Klub Nautikoa plataforma, pantalana, arrapala eta txalupa-zerbitzua eraikitzen hasi zenean, ontzietara segurtasun osoz sartzea erraztu zen, baita bazkideok eta gure familiak jateko eta hitz egiteko leku bat izatea ere. Gainera, bela-eskolarekin hasi zen kirol zoragarri hori sustatzen eta etorkizuneko nabigatzaileak prestatzen.

Urteetan zehar, lehenik bela eta motor patroï bezala trebatu nintzen, eta, ondoren, yateko patroï eta kapitain bezala. Concha emaztea, Amparo eta Conchita alabak eta Joaquín eta Nacho ilobak ere patroï gisa trebatu ziren, eta nabigazio-praktikak egin genituen gure Aitzol maitearekin Hondarribian ere porturatutako Beti AITXE belaontzi nahasezinean, Gipuzkoako kostalde osoan zehar nabigatuz, Lekeitio, Ondarroa, Mutriku, Zumaia, Getaria, Orio, Donostia, Pasaia eta bere enfilazioak eta hurbilketak bezalako portu ugari ezagutuz.

Duela gutxi, Concha emaztearekin, Amparo eta Conchita alabekin, Isabel ahizparekin eta Gaizka lagun onarekin Getariarako Rallyan parte hartu nuen, "Horizonte Elkano – Costa Vasca", 5. mendeurrena zela eta. Gure H.K.N.ren antolaketa bikaina izan zen, eta benetan eskertzen diet Marcelari, Junkali eta lagundu zuten guztiei esperientzia honetan parte hartu ahal izatea, lehen ingurabidearen historia gogora ekarri. Optimist ikastaroa Ama-Guadalupekoa 50. urteurrenean egin zuten bi iloba-bilobekin ere parte hartu ahal izan nuen.

Azken anekdota gisa gogoratzen dut nire iloba Manolo, bere neska-lagun Almudenarekin ezkontzeko eskatuz belaontziaren brankan harrituta, Guadalupen ezkondu zirela, eta badituztela bi haur, itsas tradizioarekin jarraituz Klubeko bela-eskolako eskolatan ikasten hasiko direnak.

Gracias al inicio de las actividades del Club Náutico de Hondarribia con la construcción de la plataforma, los pantalanes, la rampa y la puesta en marcha del servicio de botero, se facilitó el acceso a las embarcaciones con total seguridad, así como disponer de un lugar donde los socios y nuestras familias podíamos comer y conversar. Además comenzó con la escuela de vela la promoción de este apasionante deporte y la formación de futuros navegantes.

A lo largo de los años pude formarme primero como Patrón de Vela y de Motor y posteriormente como Patrón y Capitán de yate. Mi esposa Concha, mis hijas Amparo y Conchita así como mis sobrinos Joaquín y Nacho, también se formaron como Patrones y realizamos las prácticas de navegación con nuestro querido Aitzol en el inconfundible velero BETI AITXE atracado también en Hondarribia, navegando a lo largo de toda la Costa Guipuzcoana, conociendo numerosos puertos como Lekeitio, Ondarroa, Mutriku, Zumaia, Getaria, Orio, Donostia, Pasaia, sus enfilaciones y aproximaciones para arribar a puerto con seguridad.

Recientemente participé también con mi mujer Concha, mis dos hijas Amparo y Conchita, mi hermana Isabel y el buen amigo Gaizka, en el Rally a Getaria "Horizonte Elkano – Costa Vasca", con motivo del 5º centenario. La organización de nuestro CNH fue excelente y agradezco sinceramente a Marcela, Junkal y todas las personas que colaboraron, que pudiéramos participar de esta experiencia rememorando la historia de la primera circunnavegación. También pude participar con mis dos sobrinos-nietos que habían realizado el curso de Optimist, Lucas y Diego en el 50 Aniversario Ama-Guadalupekoa.



El Rally del quinto centenario de la gesta de Elcano, un recuerdo inolvidable.

Eskerrak eman nahi dizkiet, halaber, HKNri eta bere garaian EKPrekin sinatu zen hitzarmenari, kirol-portuan egoitza soziala eta atrakalekua eduki ahal izateko, Nacho belaontzia nabigazioan senitartekoe-kin eta lagunekin esperientziak partekatuz, batez ere erretiro-adinera iristean nabigatzeko nahiarekin jarraitzeko aukera ematen dizuten instalazio abegikorak eta modernoak izan ditzakezunean.

Bene-benetan eskertzen diet Hondarribiko Klub Nautiko maiteko pertsona guztiei orain dela urte asko bazkide, senide eta lagun guztiok jaso genuen ondare garrantzitsua transmititzeko egindako ahalgina; izan ere, horrek esan nahi du segurtasunez nabigatu behar dugula, kirol-balioak landu behar ditugula eta oso garrantzitsua dela arrantza arduratsua, bela-nabigazioa eta urpekaritza bezalako diziplina erakargarrietan trebatzea, betiere itsasoa eta ingurumena errespetatuz eta babestuz eta ingurumena ikasiz. Hartzen gaituzten portu eta hirietako pertsonak.

Nire esker on guztiarekin Hondarribiko Klub Nautikoari

Josemari Marin de la Bárcena

Como última anécdota recuerdo a mi sobrino Manolo, pidiéndole matrimonio a su novia Almudena sorprendida en la proa del velero, se casaron en Guadalupe y ya tienen dos niños que continuando la tradición marinera iniciarán su aprendizaje en las clases de la escuela de vela del Club.

Quiero agradecer también al CNH y al convenio que se firmó en su día con EKP, poder disponer de la sede social y el atraque en el Puerto Deportivo, del velero NACHO en el que navego con familiares y amigos compartiendo experiencias, sobre todo cuando llegado a la edad de jubilación puedes disponer de unas instalaciones acogedoras y modernas que te permiten continuar con el deseo de navegar.

Agradezco muy sinceramente a todas las personas de nuestro querido CLUB NÁUTICO DE HONDARRIBIA, su esfuerzo en transmitir el importante legado que recibimos todos los socios, familiares y amigos hace muchos años, que supone navegar con seguridad, cultivar los valores deportivos y la importancia de formarse en unas disciplinas tan apasionante como lo son la pesca responsable, la navegación a vela y el buceo, respetando y protegiendo siempre el mar, el medioambiente y aprendiendo de la cultura y costumbres de las personas de los puertos y ciudades que nos acogen en las travesías que realizamos.

Con todo mi agradecimiento al Club Náutico de Hondarribia

Josemari Marin de la Bárcena

JUAN IGNACIO TOLOSA BARRENECHEA

Duela egun batzuk Hondarribiko Klub Nautikoaren Komodoroak deitu zidan, klubeko presidente ohigisa bere sorreraren 50. urteurrenaren ospakizunetan parte hartzera gonbidatzeko. Gauza bera gertatu zitzaidan, duela urte batzuk, egungo egoitzaren inaugurazioa zela eta. Bi aldietan ilusioz beteta joan nintzen, eta esan behar dut eskerrak eman nahi ditudalanitaz eta nola hartu ninduten gogoratzeagatik.

Zenbat oroitzapen eta oroitzapen on igaro diren nire burutik urte haietaz.

Bidal itzazue abenturazaleak, beren flamanteekin joan zirenak bezala, munduari bira ematera familia osoarekin, edo Mediterraneora, Frantzia bere kanaleetatik zeharkatuz.

Ospakizunak, Bidasoaren Eguneakoak bezalakoak, haur asko itsasoan bataiatzeko, bazkideek euren itsasontzietan eraman zituztenak eta ondoren merienda on bat oparitu ziena. Inauterietan, "Hondarribiko Itsaskari Baita" (mallorcarra) ontzian, Hondarribiko kaleak zeharkatu zituzten, eta ondoren klubera joan ziren babarrun ederrak jatera. Tira, gauza batzuen eta besteen artean ume sorginduak.

Nola ahaztu "tankeak zeudela uste zuelako" Bartzelonatik etortzea hainbeste kostatu zitzaion ingeniari atsegin haren beldurra (urte zail haiek), gure bazkideen ontziak antolatzekeo pantalanak jartzeko aukera aztertzekeo.

Estropadak, nabigatzeko irteerak, otorduak, barreak eta adiskidetasuna, dena aparteko giroan.

Azpmarratu nahi dut Klubak lan handia egin duela bela-kirolaren eta bizitzako balioen alde, hainbat eta hainbat haur hazten eta nabigatzen joan baitziren haizearen laguntzaz gure itsaso maitearen olatuen gainean. Bukatzeko, ez naiz ausartzen izenik ematera, hainbeste baitira eta hain maitagarriak denak, non ez bainuke barkatuko bat bera ere ahaztea. Urteek ez dute barkatzen, eta batzuetan oroimenak ere ez. Hori bai, jada ez daudenentzako oroitzapen sentitua eta besteentzako besarkada sendoa.

Hondarribia, 2020ko otsaila

Juan Ignacio Tolosa Barrenechea

JUAN IGNACIO TOLOSA BARRENECHEA

Hace unos días me llamó el Comodoro del Club Náutico de Hondarribia para invitarme a participar, en calidad de expresidente del citado club, a los actos de celebración del 50 aniversario de su fundación. Lo mismo me sucedió, años atrás, con motivo de la inauguración de la actual sede. En ambas ocasiones acudí ilusionado y debo decir que estoy agradecido a todos por acordarse de mí y de cómo fui recibido.

Cuántos y buenos recuerdos han pasado por mi cabeza de aquellos años.

Despedidas a aventureros como quienes se fueron con sus flamantes naves a dar la vuelta al mundo con toda la familia, oa al Mediterráneo cruzando Francia por sus canales.

Celebraciones, como las del Día del Bidasoa, con el fin de bautizar en el mar a un buen número de niños, que los socios llevaron a bordo de sus embarcaciones y después les obsequió con una buena merienda. En Carnavales a bordo del "Hondarribiko Itsaskari Baita" (mallorquina), recorrieron las calles de Hondarribia y después al club a comer unas buenas alubias. Vamos, que entre unas cosas y otras los niños encantados.

Cómo olvidar el miedo de aquel simpático Ingeniero que le costó tanto tiempo venir desde Barcelona "porque creía que había tanques" (eran aquellos años difíciles) para estudiar la posibilidad de instalar pantalanos con el fin de ordenar las embarcaciones de nuestros socios.

Regatas, salidas a navegar, comidas, risas y amistad, todo dentro de un ambiente extraordinario.

Quiero destacar la gran labor del Club a favor del deporte de la vela y de los valores de la vida, a tantos y tantos niños que fueron creciendo y navegando con la ayuda del viento sobre las olas de nuestra querida mar. Para terminar, no me atrevo a dar nombres, pues son tantos y tan entrañables todos, que no me perdonaría olvidarme alguno. Los años no perdonan y a veces la memoria..., pues eso. Eso sí, un sentido recuerdo para los que ya no están y un fuerte abrazo para los demás.

Hondarribia, febrero de 2020

Juan Ignacio Tolosa Barrenechea

MERCEDES IRIDOY OLASCOAGA,
KLUB NAUTIKOAREN PRESIDENTEA (1975-1979)

Klub Nautikoa elitistatzat jotzen zen, batez ere arrantzaleen sektorean.

Niri, ordea, ilusioa egin zidan presidente izateak, bai eta, urte batzuk geroago, Kirol Portua gauzatzeko herrian egin zen lanaren ondoren, Klubaren egungo instalazioen inauguraziorako gonbidapenak ere.

Ikusi dut, halaber, arrantzaleak, denbora pasa ahala, beste jarrera batean daudela, eta egungo kirol-portua eta instalazioak onartu dituztela. Informazio asko ematen da eta klubeko idazkariak, Marcela Martinez buru dutela, oso atseginak dira.

Nire alkatetzan, garai zailak izan arren, hondarribiar guztien alde lan egiten eta arreta eskaintzen saiatu nintzen, jendeari irakurtzen irakatsiz.

Nire familiaren itsasoarekiko loturagatik itsasontzien azpian igeri egiten zuen neska bat izan nintzen. Ama asko, seme-alabekin arazoak zituztenean, Hondarribia hiri lasaia izan den arren, nire laguntza eskatzera etortzen ziren, eta Gobernu Zibilera joaten nintzen. Gobernadoreak "Maria Brava" deitzen zidan.

Eragin handia izan zuen alkate izateak atrakaleku bat eman ziezadaten. Nik, adeitasunez, ez nuen onartu.

Oso ondo iruditzen zait datuak biltzea eta liburu bat egitea. Eskerrik asko guztioi!

OHARRA: Hondarribiko alkatea (1973-1976), Pedro Aginagalde ondoren (1966-1973). Biak Klub Nautikoko presidentak izan ziren: Periko (1969-1975) eta Mercedes (1975-1979).

Transkribatutako ekarpenak Mercedes Iridoyen ahozko adierazpenak jasotzen ditu (2020an).

Pello Olazabal

MERCEDES IRIDOY OLASCOAGA,
PRESIDENTA DEL CLUB NÁUTICO (1975-1979)

El Club Náutico se consideraba elitista, sobre todo en el sector de los pescadores.

A mí, sin embargo, me hizo ilusión ser presidenta, así como, años más tarde, después del trabajo que se realizó para hacer realidad el Puerto Deportivo con algún rechazo en el pueblo, la invitación a la inauguración de las actuales instalaciones del Club.

También he visto que, a la larga, los arrantzales están en otra postura y han aceptado el actual Puerto Deportivo y las instalaciones. Se facilita mucha información y las secretarías del Club, con Marcela Martínez a la cabeza, son muy amables.

A pesar de los tiempos que me tocaron vivir en la alcaldía, procuré trabajar y atender a todos y a todas los hondarribiarras, enseñando a leer a la gente.

Fui una niña que nadaba debajo de los barcos por la vinculación a la mar de mi familia.

Muchas madres, cuando había problemas con los hijos, aunque Hondarribia ha sido una ciudad tranquila, venían a solicitar mi ayuda y acudía al Gobierno Civil. El Gobernador me denominaba "María la Brava".

Influyó que fuera alcaldesa para que me dieran una plaza de atraque. Yo, cortésmente, no la acepté.

Me parece muy bien que se recopilen datos y se realice un libro. ¡Gracias a todos!

NOTA: Alcaldesa de Hondarribia (1973-1976), tras Pedro Aginagalde Oyarzabal (1966-1973). Los dos fueron presidentes del Club Náutico: Periko (1969-1975) y Mercedes (1975-1979).

Esta aportación transcrita recoge las manifestaciones orales de Mercedes Iridoy (2020)

Pello Olazabal



Mercedes Iridoy no pudo acompañarnos en persona el 16 de febrero de 2020, pero Pello Olazabal con un ramo de flores le felicitó y le integró en el cincuentenario, detalle que agradeció mucho.

CUSTODIO

Kuriosoa da ikustea klubetik igaro diren pertsonaia batzuk nola ezagutzen diren eta beste batzuk oharkabean igarotzen direla, gardenak izango balira bezala, beraz, espero dut istorio hau Custodioren oroitzapen gisa balioko duela, klubeko bateleroa beti denekin atsegina dena.

Udako arratsaldea zen, klubeko esplanadan igarotako askoren artean, belaontzian edo ikastaroak egiten, bainuan, urpekaritzan, txalupan, lantxoak egiten ... Orduan 3500 kg-ko garabi zahar horia zegoen oraindik, eta oraindik klubak ez zegoen auto hidraulikoa erabiltzen zuen itsasontziak oheetara eramateko, garbitzeko eta margotzeko. Eta itsasontziak mugitzeko, gurdi pare bat zeuden. Edozein enpresako laneko arrisku prevenzioko kide bat gaur egun ikusi balu holakoa norbait kartzelara joango litzateke. Baina hori zen guztiz zegoena

Arratsalde hartan albaitariaren motorra garbitzera ateratzen ari ziren, Rodman 700 bat zela uste dut, eta motorretarako gurdia burdinazko T bat zen, burdinazko bi gurpil txiki eta bi euskarri popako eremuan. Brankan U formako profila zegoen, gurpil are txikiagoa gilan sar zedin, eta gurpil hori eta maniobra biratzeko helduleku luzea. Gero eta modernoagoak eta handiagoak ziren itsasontziek gurdia zaharkituta utzi zuten, beraz, itsasontzia oso estu zegoen.

Mota horretako operazio bat egiten zenean, jendea arruntean pilatzen zen, bere apurra egin nahian.

Beraz, itsasontzia garabiaren aurreko izkinan bere lekuan jartzen ari zenean (oraindik ez zegoen esplanadarik atzean), heldulekua biratzerakoan atzera egiteko, U formako euskarrian sartzen ez zen gila atera zen, itsasontzia lurrean pausatuta utziz.

Oraindik albaitariaren irudia ikusten dut, alkandorarik gabea, zigarroa ahoan duela, alde batetik bestera gelditu gabe mugitzen, horrelako arazo batekin zer egin pentsatzen saiatuz.

Han, belaontziko eskolako lehen belaunaldiko baimkorreko haur batzuei (Xanti, Ion, Joseba, Iñigo eta Ierro hauek idazten dituenari) begiratzen genien (jubilatuak obran bezala).

Itsasontziaren jabeari beste ezer esatea bururatu zitzaion:

- "Uste dut, gazteek ahalegin txiki bat egiten badute, itsasontzia altxatu eta autoan sartuko dugula"

CUSTODIO

Resulta curioso ver cómo algunos personajes de los que han pasado por el club son reconocidos y otros pasan desapercibidos, como si fueran transparentes, así que espero que sirva esta anécdota como recordatorio de Custodio, un botero del club siempre amable con todo el mundo.

Era una tarde de verano, de las muchas que pasábamos en la esplanada del club, navegando, o dando cursillos, bañándonos, buceando, haciendo alguna chapuza en algún barco... Entonces aun estaba la antigua grúa amarilla de 3500 kg, y aun no estaba en el club el carro hidráulico para mover los barcos a las camas para limpiar y pintar, y para mover los barcos había un par de carros, que, si el de riesgos laborales los viera en cualquier empresa hoy en día, alguien iría a la cárcel. Pero era lo que había.

Aquella tarde estaban sacando a limpiar la motora del veterinario, creo que era una Rodman 700, y el carro para las motoras era una T de hierro, con dos ruedas enanas de hierro y dos apoyos en la zona de popa. En proa había un perfil en forma de U para que entrase la quilla una rueda mas pequeña aun, y un asa larga para girar esa rueda y maniobrar. Los barcos, cada vez más modernos y más grandes habían dejado el carro desfasado, de manera que el barco asentaba muy justo.

Cuando se hacía una operación de este tipo, era habitual que se arremolinase gente, con ganas de poner su granito de arena.

Así que cuando se estaba colocando el barco en su sitio del rincón frente a la grúa, (aun no había esplanada detrás), al girar el asa para moverlo hacia atrás, la quilla que no entraba en el apoyo en forma de U se salió, quedando el barco apoyado en el suelo.

Aun puedo ver la imagen del veterinario, sin camisa, con el puro en la boca, moviéndose de un lado a otro sin parar, intentando pensar que hacer con semejante problema.

Por allí estábamos mirando (como los jubilados en una obra) algunos chavales de la primera generación de optimistas de la escuela de vela (Xanti, Ion, Joseba, Iñigo y el que escribe estas líneas).

Al propietario del barco, no se le ocurrió otra cosa que decir:

Zein irri artean eta ahopeka iraindu ez dezan, esan zuen Xantik:

- "Bai, eta aleroiak jartzen baditugu, oraindik aire-ratzen da"

Custodio ere han zegoen, belarri nahiko finarekin, sarkastikoki esan zuen:

- "Ho, ho, ho, mutikoak arrazoi du, alironiak jarri behar dituzu"

Ostegunetan afaltzera txokora joaten garenean barre egin ohi dugu horrelako pasadizoak gogoratuz, eta badian zehar nabigatzen duten foil hornitutako itsa-sontziak ikusten ditudanean, Custodio dut gogoan.

"Bai Custodio bai, arrazoia zeuen ta alironiak jarri ttuk"

Mikel Vazquez

- "Yo creo que, si los jóvenes hacen un poco de fuerza, ya levantaremos el barco y lo ponemos en el carro otra vez"

A lo que entre risas y en voz no muy alta para no ofender, Xanti dijo:

- "Sí, y si le ponemos alerones igual despegá"

Custodio, que también andaba por allí, con el oído bastante fino dijo con sorna:

- "Ho, ho, ho, chaval tiene razón, hay que poner alironis"

Cuando los jueves vamos a cenar a la sociedad nos solemos reír recordando anécdotas como esta, y cuando veo barcos equipados con foils navegando por la bahía, me acuerdo de Custodio.

"Bai Custodio bai, arrazoia zeuen ta alironiak jarri ttuk"

Mikel Vazquez

50 URTEURRENA

8 urte nituen aitak itsasargiaren atzean arrantzara eramanean. Batel izeneko itsasontzi txikian joaten ginen eta bi arraunekin egin behar genuen arraunean.

Gogoan dut 12 urte nituela eta berarekin joan nintzanean, irteeran bakarrik arraun egiten zuela (oso arraunlari ona zen). Kontuan izan behar da urte haietan ez zegoela apenas motordun itsasontzirik: arraunean edo bela txiki bat erabiliz arraunean laguntzeko. Haize nahikoa zegoenean bela itzuliko zen; bela karratu txiki bat altxatu zen, baina nahikoa ipar-ekialdeko haizearekin kaira iristeko.

Itsasoak asko erakarri ninduen, eta, eskola amaitu gabe, batzuetan itxaroten nuen lurreratzen laguntzeko. Gero, itsasontzia garbitzeaz arduratuko nintzateke, eta itsasontziarekin paseo batzuk egingo nituen kaiaren aurrean, nahiz eta arraunek nik baino gehiago pisatu.

13 urterekin, 14 urte bete baino lehen, itsasontzi batera igo nintzen, nabigazio lizentziarekin eta gizarte segurantzarekin, garai hartako edozein arrantzale bezala.

Soldadutza egin ondoren (nahitaez 1967an) legatz ontzi garrantzitsu bati ekin nion bazkide gisa, beste hiru kiderekin batera. Garai hartan Hondarribiak legatza asko arrantzatzen zuen eta itsasontzi asko fabrikatzen ziren, 2, 3 edo 4 arrantza bazkideekin. Zorritzarrez, urte batzuk igaro ondoren, legatz itsasontzi txiki guztiak desagertu ziren.

30 urterekin, eta etorkizuneko aukerak oso grisak eta ziurgabeak zirela ikusita, itsasoan lan egiteari utzi eta lurrean lanean hasi nintzen (ez da nostalgia pixka bat gabe, bide batez).

Orduan, 7 metroko itsasontzi txiki bat erosi nuen, eta 3 urteren ondoren aldatu egin nuen zertxobait handiagoa, 9 metrokoa, eta motor potenteagoarekin, arrantzaleekiko zaletasuna izan baitut beti.

1997an Hondarribiko Itsaskari Baitan sartu nintzen badien itsasontzi bat eduki nahi nuelako eta klubaren abantailak behar nituelako, besteak beste, itsasontzian sartu eta jaisteko itsasontzia edukitzea, Klubak eskaintzen dituen beste abantailez gain (ura, gasolioa), etab.).

2001ean, klubaren krisi betean, arrazoi desberdinegatik, Klubeko Zuzendaritza Batzordeko kide izatea

50 ANIVERSARIO

Tendría yo no más de 8 años cuando mi Aita me llevaba a pescar arraitxikis por detrás del faro. Íbamos en una embarcación pequeña de las que se llamaban “bateles”, y había que remar a dos remos.

Ya con 12 años recuerdo que cuando iba con él, al ir, remaba sólo (era muy buen remero); hay que tener en cuenta que en aquellos años apenas había lanchas con motores: o se remaba o se ponía una pequeña vela para ayudarle a los remos. Si había suficiente viento se venía a vela, una cuadrada relativamente pequeña pero suficiente para que con el viento del Nordeste del atardecer pudiera venir hasta el muelle.

A mi me atraía mucho el mar, y, sin terminar el colegio, había veces que iba a esperarle para ayudarle a desembarcar. Luego me encargaba de limpiar el batel y daba unas vueltas delante del muelle, aunque los remos pesaban más que yo.

Con 13 años, 14 sin cumplir, embarqué en una merlucera, ya con mi cartilla de navegación y mi seguro social en regla, como cualquier arrantzale de aquella época.

Después de cumplir la mili (obligatoria entonces, año 1967) me embarqué en una merlucera mayor como socio, con otros tres compañeros. Aquella era una época en la que Hondarribia pescaba bastante merluza y se hicieron muchos barcos en asociaciones de 2, 3, o 4 pescadores. Desgraciadamente, al cabo de pocos años, todos los barcos merluceros pequeños desaparecieron.

Con 30 años, y viendo que el panorama que se presentaba a futuro era muy gris e incierto abandoné mi trabajo en la mar y empecé a trabajar en tierra (no sin cierta nostalgia, por cierto)

Más tarde compré una pequeña embarcación de 7 metros, que la cambié a los 3 años por otra un poquito mayor, de 9 metros, y con un motor más potente, ya que el gusanillo de la pesca siempre lo he tenido ahí.

En 1997 me hice socio del Club Náutico Hondarribia ya que quería tener el barco en la bahía y necesitaba tener las ventajas del club, entre otras, disponer de un botero para embarcar y desembarcar del barco, aparte de otras ventajas que el Club ofrecía, tales como agua, gasoil...

proposatu zidaten eta onartu nuen, ez kezkatu gabe, ez gertuko jendearentzat, baizik eta Klub Nautikoa hartzeko beldur nintzen. Egia da 30 eta 40 urte bitarteko txirrindularitza batzorde batean nengoela eta talde lanean (lagunak) lan egiten esperientzia nuela eta horrek animatu ninduen. Lehen batzorde horretan, klubeko arrantza ordezkaria izan nintzen.

Oso momentu polita izan zen. Egia esan, asanblada berria Klubaren egoera oso nahasitik abiatu zen eta Klub osoa batzeko ahalegin handia egin behar izan genuen. Izan ere, bela zaleak eta arrantzale zaleak bereizi samar zeuden, baina maitasun eta lan handiarekin lortu genuen bazkide guztien arteko harremana lasaitzea eta denek denontzako lan egitea.

Nahiz eta pertsonalki esan nahiko nukeen nire bizitzako lehen urteetan, bai arrantzako profesional profesional gisa, bai geroago Euskal Kostaldeko itsasontzien eta hainbat klubaren ezagutzarekin, Iñaki Arriola sailburuak bere taldeko kide izatea baimendu zidan. Patxi Lopezen legegintzaldian izan zen.

Egia esan, lan askoren garaia zen, baina gogo handiz egina, bizitzako momentu horietan ez duzula uste bizitzak aukera hori ematen dizunik. Gainera, esan behar dut ilusio eta harrotasun handia sentitu nuela Urrezko PINa eta Titulua Hondarribiko Nautiko Klubaren jaso nuenean, nire klubeko Ohorezko Kidea izendatu nindutelako. 2018ko uztailaren 24an eman zidaten, Euskal Kostaldeko estropadarekin bat egin zuen emanaldi hunkigarri batean.

2017an, Nautika Klubak Hondarribiko Udalak antolatutako Olazabal sarietarako izendatu ninduen kirol galan kirol merezimenduak zituen pertsona gisa, eta ni finalistetako bat izan nintzen.

El año 2001, en plena crisis del club, por diversos motivos, me propusieron entrar en la Junta Directiva del Club, a la cual acepté entrar, no sin cierto resquemor, no por la gente que iba a tener por compañeros en la Junta, ya que todos me parecieron personas muy agradables, sino más bien por el miedo a no dar la talla en un tema que para mí era desconocido, como es llevar las riendas de un Club Náutico, aunque bien es cierto que entre los 30 y 40 años estuve en una Junta de cicloturismo y tenía experiencia de trabajo en equipo (amigos); eso me animó un poquito.

En aquella primera Junta fui Delegado de Pesca del club. Fue una época muy bonita, ya que la nueva junta partía de una situación un poco convulsa del Club y tuvimos que hacer un gran esfuerzo para unir a todo el Club, ya que vela y pesca estaban un poco distanciados, pero con mucho cariño y trabajo conseguimos que las relaciones entre todos los socios se relajaran y todos trabajaran para todos.

A título meramente personal, me gustaría comentar que merced a los conocimientos adquiridos tanto en los primeros años de mi vida como profesional de pesca, así como más tarde con un barco de recreo, y estar metido en muchos contactos con varios clubes de la Costa Vasca, se me dio la posibilidad por parte del Consejero Iñaki Arriola de entrar a formar parte de su equipo como Director de Puertos Deportivos de Euskadi, en la legislatura de Patxi López.

La verdad es que fue una época de mucho trabajo, pero realizado con mucha ilusión, ya que a esas alturas de la vida no piensas que la vida te va a dar esa oportunidad. Así mismo, he de decir, que sentí muchísima ilusión y un enorme orgullo al recibir el Título y el Pin de Oro del Club Náutico Hondarribia por mi nombramiento de Socio de Honor de este, mi club, que me entregaron el 24 de julio de 2018 en una emotiva entrega coincidiendo con la Regata Costa Vasca.



Cincuenta años evolucionando.

Klubak bertako arrantza txapelketak egin zituen arren (eta bide batez jende askok parte hartu zuen), batez ere arrain txikien arrantza, saltoa behar genuen ainguratutako itsasontziarekin arrantza txapelketetara joateko, Euskadin eta Espainian.

Gainera, behin baino gehiagotan lortu dugu Espainiako klubaren txapelketa izatea eta Klubaren talde gisa sailkatzea 2010eko Munduko Txapelketarako.

Egia da, halaber, Klub gisa, gure atun markaketa eta askeko arrantza-txapelketak alde batera utzita, Euskadiko, Espainiako eta munduko txapelketak antolatu ditugula ainguratutako ontzitik.

Azken 5 urteetan nesken arrantzari eman diogun bultzada ere azpimarratu nahi dugu; Izan ere, aipagarria da arrain txiki arrantza txapelketa bat egiten ari garela neskentzat oso emaitza handia den itsasontzi lotuta batetik.

Nesken txapelketa hau irabazi-asporik gabeko elkarrekin bat ezagutzera emateko eta hari laguntzeko ere baliatzen dugu, eta ekitaldian egiten den diru-bilketaren elkarrekin ematen zaio.

2001. urteaz geroztik, Asti-Tecnalia-ko biologoekin batera, tunidoak, zimarroia, hegazuak edo listadoak markatzeko eta askatzeko egiten ari den ahalegina azpimarratu nahi dugu Klub gisa, Ipar Amerikako Massachusettsetako uretan hainbat arrain markatuak baitaude, inoiz lehen gertatu ez den bezala.

Hondarribia, Klub Nautikoaren buru duela, urte hauetan Espainia osoan arrain gehien markatu duen kluba da.

Pello Olazabal

En el año 2017 fui propuesto por el Club Náutico como persona con méritos deportivos en la Gala del Deporte Olazabal Saria organizada por el Ayuntamiento de Hondarribia, quedando entre los finalistas.

Aunque en el Club se hacían campeonatos de pesca a nivel local (y participaba mucha gente, por cierto), sobre todo en la pesca de arraitxikis nos faltaba el salto de ir a los campeonatos de Euskadi y de España de embarcación fondeada.

Fue en esa época que contactamos con el Presidente de la Federación Vasca de Pesca y es a partir del año 2002 que empezamos a clasificarnos para conseguir ir a los campeonatos de Euskadi primero y de España a continuación.

Así mismo, en más de una ocasión, hemos conseguido por parte de la gente del Club quedar campeones de España de clubes y clasificarnos como equipo a los mundiales del año 2010.

Tan cierto también que, como Club, al margen de nuestros campeonatos de pesca de atún, marcaje y suelta, hemos organizado, y muy bien por cierto, campeonatos de Euskadi, de España y mundiales desde embarcación fondeada.

Queremos destacar, así mismo, el impulso que desde hace 5 años estamos dando con las chicas en la pesca, con asistencia más que notable al campeonato de arritxikis desde embarcación, con resultados de notable alto para las pescadoras.

Este campeonato de las chicas lo aprovechamos así mismo para dar a conocer y colaborar con alguna asociación sin ánimo de lucro y la recaudación que se hace en el evento se entrega a esa asociación.

Queremos destacar como Club el esfuerzo que desde el año 2001 está haciendo en colaboración con los biólogos de Asti-Tecnalia en el marcaje y suelta de túnidos, cimarrón, bonito o listados, siendo varios los peces recapturados en aguas de Massachussets en Norteamérica, cosa que nunca se había dado el caso.

Hondarribia, con su Club Náutico al frente, es por mucho, el Club que más peces ha marcado en toda España a lo largo de estos años.

Pello Olazabal

7.- PROTAGONISTEN AHOTSA: ITSASOAREKIKO AZTARNAK

IKER MARTINEZ

Juncal Calderónen elkarrizketa 2017an

Zein proiektutan ari zara murgilduta orain?

Talde bat sortu berri dut eta GC32 foiledun katamaranetan eta M32 katamaranetan nabigatzen ari naiz aurtengo Match Race Munduko Zirkuitua prestatzeko (2017)

Eta hurrengoak?

Aurten (2017), Match Race-ren ondoren, GC32 The Great Cup zirkuitua egingo dugu.

Datorren urtean Espainiako J80 Txapelketa egingo dugu Klubean. Ikusiko al dugu?

Benetan espero dut txapelketarekin bat ez etortzea eta nire lagunekin nabigatzera etortzea.

Nola gogoratzen dituzu Hondarribiko Klub Nautikoan egin zenituen Velako hasierak?

Oso oroitzapen polita daukat. Nire aitona-amonekin joaten nintzen "arrain" n nabigatzera, 25. koroatuan, eta gero "Pelikanos" en, First30 batean. Garai hartan optimist egiten hasia nintzen HKNn eta, egia esan, talde ona egin genuen.

Zure ustez, zertan eragin dizu klubak?

Nire ustez, gehien eragin didana izan da itsasoa maite dudala eta nabigatzera gustuko dudala. Hori da hango esperientziatik atera dudana baliorik garrantzitsuen.

Zer iruditzen zaizu HKNko harrobia?

Harrobia beti gustatuko litzaiguke handiagoa izatea, haur gehiagorekin. Hala ere, beti da pozgarria itsa-

7.- LA VOZ DE LOS PROTAGONISTAS: HUELLAS EN LA MAR

IKER MARTINEZ

Entrevista de Juncal Calderón en 2017

¿En qué proyecto estás inmerso ahora?

Acabo de crear un equipo y estoy navegando en los catamaranes foileadores GC32 y en los catamaranes M32 para preparar el Circuito Mundial Match Race de este año (2017)

¿Y cuáles los próximos?

Este año (2017) después del Match Race haremos el Circuito de GC32 The Great Cup

El año que viene celebramos el Campeonato de España de J80 en el Club ¿Te veremos?

Sinceramente espero que no me coincida con ningún campeonato y pueda venir a navegarlo con mis amigos.

¿Cómo recuerdas tus inicios en la Vela en el Club Náutico de Hondarribia?

Tengo un recuerdo muy bonito. Iba con mis abuelos a navegar en el "Pez", que era un Coronado 25, y luego en el "Pelikanos", un First30. En esa época ya había empezado en optimist en el CNH y la verdad es que hicimos un buen grupo.

¿En qué crees que te ha influido el Club?

Creo que en lo que más me ha influido ha sido en que me encanta el mar y me guste navegar. Ese es el valor más importante que he sacado de mi experiencia allí.

¿Qué te parece la cantera del CNH?

La cantera siempre nos gustaría que fuera mayor, con

soratzen diren neska-mutilak ikustea, haize asko edo gutxi egiten dutenak, baita hotzarekin edo beroarekin ere. Horrela hasi gara denok eta horrela izan behar du.

más niños. Sin embargo siempre es una satisfacción ver a los chavales que salgan a navegar, haga mucho viento o poco, así como con frío o calor. Así hemos empezado todos y así tiene que ser.



Surgieron del club para poner su nombre en los podios más altos y en las medallas más buscadas.

KARRERA PROFESIONAL BIKAINA

1999an 49er klasean lehiatzen hasi zinen Xabier Fernandezekin. Zein da burura datorkizun lehen oroitzapena?

Xabiri buruz dudan lehen oroitzapena optimist da. Oinak kanpora ateratzen zitzaizkion handiegia zelako!

Hamabi urte, Xabierrekin batera, asko ematen dute: hiru munduko txapelketa, hiru europar, urrezko domina Atenasen, zilarrezko domina Pekin taldean eta Nazioarteko Bela Federazioko Regatista saria. Zein da ilusio gehien eragin dizun lorpena?

Guztira, hamabi urte baino askoz gehiago izan dira. 1998ko abendutik iazko Munduko Itzulira arte beti talde berean egon ginen. Ilusio gehien eman zidan garaipena lehen Munduko Txapelketa irabaztea izan zen, oso goian geundela uste bainuen. Eta jakina, Olinpiar Jokoa irabaztea, olinpiar belan espero daitkeen gehiena delako.

UNA CARRERA PROFESIONAL BRILLANTE

En 1999 empezaste a competir en la clase 49er con Xabier Fernández. ¿Cual es el primer recuerdo que te viene a la cabeza cuando piensas en él?

El primer recuerdo que tengo de Xabi es en el optimist. ¡Se le salían los pies para fuera porque era demasiado grande!

Doce años junto a Xabier dan para mucho: Tres campeonatos del mundo, tres europeos, medalla de oro en Atenas, medalla de plata en Pekin y el premio como Regatista de la Federación Internacional de Vela. ¿Cual es el logro que más ilusión te ha hecho?

En total han sido mucho más que doce años. Desde diciembre del 98 hasta la Vuelta al Mundo del año pasado hemos estado siempre en el mismo equipo. La victoria que más ilusión me hizo fue ganar el primer Mundial ya que suponía que estábamos muy arriba. Y por supuesto, el ganar los Juegos Olímpicos

Zein izan dira zure azken lagunak eta zer bazter-tuko zenuke horietako bakoitzetik? Zein da tripu-latzaile onena aurkitzeko eta garaipena lortzeko formula?

Azken urteotan talde askotan nabigatu dut regatista askorekin, eta horietatik guztietatik zerbait ikasten da; bakoitza ezberdina da eta gauzak egiteko mo-dua dauka. Formulari dagokionez, ez dakit. Uste dut faktore askok eragiten dutela, eta, beraz, ez da batere erraza tripulatzaile onena aurkitzea.

MUNDUARI BIRA HIRU HILABETEAN

Kontaiguzu nolakoa den munduari bela ematea. Zer sentitzen da?

Denetarik sentitzen da pixka bat... Aztikeriak oso ondo, beste batzuk gaizki, batzuetan bero handia egi-ten du eta beste batzuetan hotzegia. Azkenean, gauza askoren nahasketa da, munduari bira emateak asko-rako ematen baitu.

Zenbat egun behar dituzu horrelako txapelketak osatzeko?

Txapelketaren beraren arabera. Eskalarik gabeko munduaren bueltak hiru hilabete inguru irauten du. Izan ere, Barcelona World Race egin genuenean 94 egun behar izan genituen. Aldiz, Volvo Ocean Ra-ce-n, gelditzen ari denez eta eskalak luzeak direnez, bederatzi hilabete inguru behar izaten dira.

ALDE PERTSONALENA

Zein izan da nabigatzen gehien gozatu duzun aldia?

Zorionez, asko izan dira. Zaila litzateke bakarrarekin geratzea. Zorte handia izan dut ontzi handietan zein txikietan nabigatzen. Eta jakina, oraindik ere egiten dut!

Nola uztartzen dira norberaren bizitza eta kandela?

Zorionez, familia bat daukat nire atzetik dabilena eta asko babesten nauena. Horrela errazagoa da, baina gero eta okerrago daramat hiru nanoak ikusi gabe denbora asko igarotzea.

Nahi duzu zure seme-alabek bela munduan egiten dituzun urratsak jarraitzea?

Lehenengoari asko gustatzen zaizkio itsasontziak. Gainera, optimist egiten du Mallorcan, baina ez dut uste nik adina denbora ematen diodanik. Beste bie-i nabigatzea gustatuko zaiela espero dut.

por ser lo máximo a lo que se puede esperar en vela olímpica.

¿Cuáles han sido tus últimos compañeros y qué des-cartarías de cada uno de ellos? ¿Cuál es la fórmula para encontrar al mejor tripulante y conseguir la victoria?

En los últimos años he navegado en equipos con mu-chos regatistas y de todos ellos se aprende algo; cada uno es diferente y tiene su manera de hacer las cosas. En cuanto a la fórmula, no lo sé. Creo que influyen muchos factores, por lo que no es nada sencillo en-contrar al mejor tripulante.

LA VUELTA AL MUNDO EN TRES MESES

Cuéntanos cómo es eso de dar la vuelta al mundo en vela ¿Qué se siente?

Se siente un poco de todo...A veces estás muy bien, otras mal, en ocasiones hace mucho calor y en otras demasiado frío. Al final es una mezcla de muchas co-sas, ya que la vuelta al mundo da para mucho.

¿Cuántos días necesitas para completar este tipo de campeonatos?

Depende del campeonato en sí. La vuelta al mundo sin escalas suele durar unos tres meses. De hecho, cuando hicimos la Barcelona World Race tardamos 94 días. En cambio en la Volvo Ocean Race, como se va parando y las escalas son largas, se suele tardar unas nueve meses.

EL LADO MÁS PERSONAL

¿Cual ha sido la vez que más has disfrutado nave-gando?

Afortunadamente han sido muchas. Sería difícil quedarme tan solo con una. He tenido la suerte de disfrutar muchísimo navegando tanto en los barcos grandes como en las embarcaciones pequeñas. Y por supuesto, ¡aún lo sigo haciendo!

¿Qué tal se da compaginar la vida personal con la vela?

Tengo la suerte de tener una familia que me sigue y me apoya mucho. De esta manera es más fácil, aun-que cada vez llevo peor el pasar mucho tiempo sin ver a los tres enanos.

¿Quieres que tus hijos sigan tus pasos en el mundo de la Vela?

Al mayor le gustan mucho los barcos. Además na-vega en optimist en Mallorca, pero no creo que le dedique tanto tiempo como yo. A los otros dos sólo espero que les guste navegar.

OLATZ MUÑOZ

Hondarribiko klub nautikoan hasi zen belaren munduan, Optimist izeneko itsasontzi txiki batean. Une horretan, klubean Juan izeneko entrenatzaile argentinar bat zegoen, estropadetako taldea Mercedes emaztearekin batera zeramana. Taldea oso indartsua zen eta Olatzek onenekin batera hazteko aukera izan zuen, tartean Iker Martinez (olimpikoa).

Tripulatzaile batentzako itsasontzi txiki honekin, haizeak, nabigazio teknikak, legedia eta estropadetan nabarmentzen hasi zen txiki-txikitatik.

Oso neska txikia izateagatik nabarmendu da beti, baina ez zegoen hotzik edo itsasorik uretan % 100 emateko balaztatzen zuenik. Naiz eta ezpainak more zituela iritsi behar zuen portura. Bere pasio handia bihurtu zen, eta, adina bete zuenean, Vaurien izeneko itsasontzi bikoitz batean hasi zen. Bera patroiz gisa eta Jaione Ayastuy, Gasteizko lankide bat tripulatzailerik gisa.

Elkarrekin tandem perfektua egin zuten, Kantaauri itsasoko urak konkistatzen hasi eta Espainia, Europa eta Munduko txapelketetarako sailkatuz. Arrakasta handia izan zuten eta kopa asko eraman zituzten etxera. 5 munduko txapelketa irabaztera iritsi dira, guztiak emakumezkoetan.

Azken podiuma Getxoko I Women Sailing Cup txapelketan lortu du, 2020an.

Bere potentziala ikusita, eskola olinpikoetan entrenatzen hasi zen, baina 2007an familia bat sortu nahi izan zuen eta amets hori alde batera utzi nuen. Ezkondu eta 3 seme-alaba izan zituen.



En plena regata, con el spi hinchado del J80, el equipo femenino atento a las maniobras.

OLATZ MUÑOZ



Olatz Muñoz. Mujer menuda, discreta, puro tesón, pero grande en la vela por su trayectoria y sus éxitos deportivos.

Hondarribia en la década de los 90.

Se inició en el mundo de la vela en el club náutico de Hondarribia en un pequeño barco llamado Optimist. En ese momento había en el club un entrenador argentino llamado Juan que llevaba el equipo de regatas junto con su mujer Mercedes. El equipo era muy fuerte y Olatz tuvo la oportunidad de crecer junto a los mejores, entre ellos Iker Martínez (olímpico).

Con este pequeño barco para un tripulante comenzó a interesarse y conocer los vientos, técnicas de navegación, legislación y a destacar en las regatas ya desde bien pequeña.

Siempre ha destacado por ser una niña muy menudita, pero no había frío o mar que le frenara para dar el 100% de ella en el agua. Ya tuviera que llegar con los labios morados al puerto. Se convirtió en su gran pasión y cuando cumplió la edad se inició en un barco doble llamado Vaurien. Ella como patrona y con Jaione Ayastuy, una compañera de Vitoria como tripulante.

Juntas hicieron el tandem perfecto, empezando por conquistar las aguas del mar Cantábrico y clasificándose para campeonatos de España, Europa y Mundiales. En los cuales tuvieron mucho éxito y llevaron muchas copas a casa. Llegando a ganar nada más y

Bai senarra eta bai seme-alabak ere belaren munduko parte dira. Horren ondorioz, 2018an emakumezkoen talde bat sortzera animatu zen, j80 izeneko klasean, 5-6 tripulatzailerekin. Berak, patroia eta kapitaina bezala, herriko emakume kirolariak animatzen ditu belaren diziplinan lehiatzera, horien artean bere ahizpa txikiari.

Talde honek entrenamendu eta konpromiso handia hartu zuen urte bete batean, eta dagoeneko Espainiako kopa eta txapelketetan ari ziren lehiatzen, Europan zehar egin diren emakumezkoen kopak, baita mundukoak ere. Guztietan lortu dute postu bat podiumean.

Azken batean, Hondarribiako emakume bat da, bere kirolagatik sutsua, eta emakumeen kirola bultzatzen du belaren munduan.

nada menos que 5 mundiales, todos ellos en la clasificación femenina.

Su último éxito es el podio en la I Women Sailing Cup de Getxo en 2020.

Viendo su potencial empezó a entrenar en clases olímpicas, pero quiso formar una familia en 2007 y dejó ese sueño a un lado. Se casó y tuvo 3 hijos.

Tanto el marido como sus hijos también forman parte del mundo de la vela. Esto hace que en 2018 se anime a crear un equipo femenino en una clase llamada j80 de 5-6 tripulantes. Ella como patrona y capitana, anima a mujeres deportistas del pueblo a competir en la disciplina de la vela, entre ellas a su hermana pequeña.

Con mucho entrenamiento y compromiso por parte de este equipo, en un año ya estaban compitiendo en copas y campeonatos de España, copas femeninas que se han celebrado por Europa incluso mundiales. En todos ellos han conseguido un puesto en el pódium.

En definitiva, una Hondarribitarra apasionada por su deporte y que impulsa el deporte femenino dentro del mundo de la vela.

IÑIGO JAUREGUI FUERTES

*In Memoriam Iñigo Jauregui**La casta de un Marino vasco de pro*

1989an izan zen, eta ezin zen beste leku batean izan, Areto Nautiko batean, zehazki Pariskoan, ezagutu zintudan lekuan. Gela erraldoi haietan nenbilen, bat-batean, Espainiako nautika bateko stand txiki bat pneumatikoak saltzen ikusi nuenean. Harrezkero, adiskidetasun sakon eta zintzo bat hasi genuen, zoritarrez, zure ustekabeko heriotzak eten duena.

80ko hamarkadaren amaieran, Sherry erre kara gurea etorri zinenean, zure "ENBATA" maitagarri, leial eta banaezina ezagutu nuen, baita lagun onen haitz bat ere, gaur egun adiskidetasun maitagarri batek baten gaituena, eta baita atsekabe handi bat ere, zurea-ekin jada ezin izango dugula kontatu jakitean.

Zure gaixotasuna gorabehera, nabigatzeari uzten ez zenion arren; estropadako ordu batzuez gozatzeak denbora batez gurgil-aulki batean egotea ekarriko bazizun ere, sakrifizio horrek ez zizun ezer ekarriko, baldin eta hainbeste gustatzen zitzaizun horretaz gozatzen jarraitu ahal bazenuen, eta hori nabigatzea besterik ez zen, zure "ENBATA"n haizearen eta itsasoaren plazera sentitzea, alegia, itsas orduen ondoren gozatu ahal izatea. Zure lagun guztiak itsasontziez, proiektuez, amets berriez eta, azken finean, zure handia zen guztiaz hitz egiten eta hitz egiten.

Adibide bat izan zinen gaixotasun luze eta izorratu baten trabak nola gainditu genezakeen ezagutu genuen guztiontzat, eta gustuko zenuen horretan aritzea, zaletu eredugarri baten adibide miresgarria izan zinen, egunez egun hileren irensten zenituen aldizkarietako editoreek berek baino belaontzi gehiago zenekien, jakin bazenekien zure lagunaren garaipenez alaitzen, eta bazenekien haiekin ere bizitzaren une zailak partekatzen. Batzuetan, Nire erretinan geratzen dira zure besarkadak zure Euskal Herrian Urrezko Balea bi aldiz jarraian irabazi genuenean, hainbeste maite zenuena, eta gogoan ditut zure arnasa eta babesa, bizitzak egoera latz eta zailak bizi arazi zizkidanean.

"Handiak" joaten diren bezala joan zara, "Printzearen Atetik", eskuan eman daitezkeen garaikur guztiekin, nabigatzeari utzi gabe joan zara, nahiz eta azkenean ezin zenuen egin, zure gaixotasunaren aurrerapenek eragozten zutelako. Hala eta guztiz ere, iaz Bombayn eta Sherryn, El Puerton, zure "ENBATA"aren kottarra zuzentzen aritu zinen, eta gero Baionan, eta

IÑIGO JAUREGUI FUERTES

*In Memoriam Iñigo Jauregui**La casta de un marino vasco de pro*

Fue en el año 1989, y no podía ser en otro sitio, en un Salón Náutico, concretamente en el de París, donde te conocí. Deambulaba por aquellas inmensas salas cuando, de repente, vi un pequeño stand de una náutica española vendiendo neumáticas, desde entonces empezamos una amistad profunda y sincera que, desgraciadamente, se ha truncado por tu inesperada muerte.

Cuando viniste a nuestra aquella regata del Sherry, a finales de los años 80, fue cuando conocí a tu querido, fiel e inseparable "ENBATA" y a toda una Peña de buenos amigos a los que hoy nos une una entrañable amistad y también, un profundo pesar al saber que ya no podremos contar con la tuya.

A pesar de tu enfermedad no dejabas de navegar; aunque el disfrutar de unas horas de regata te supusiese el permanecer en una silla de ruedas durante un tiempo, ese sacrificio no te suponía nada si con el mismo podías seguir disfrutando de lo que tanto te gustaba, y eso no era otra cosa que navegar, el sentir el placer del viento y de la mar en tu "ENBATA", el poder disfrutar después de las horas de mar con todos tus amigos hablando y hablando de barcos, de proyectos, de nuevos sueños, y en fin, de todo lo que era tu gran afición.

Fuiste un ejemplo para todos los que te conocimos de como se pueden superar las trabas de una enfermedad larga y jodida, y dedicarse a lo que te gustaba, fuiste un ejemplo admirable de aficionado ejemplar, sabías más de vela que los propios editores de las revistas que devorabas mes a mes, día tras día, sabías alegrarte de los triunfos de tus amigos y sabías compartir también con ellos los momentos difíciles con que la vida a veces nos castiga. Todavía quedan en mi retina tus abrazos cuando ganamos dos veces seguidas La Ballena de Oro en tu País Vasco, al que tanto querías, y también recuerdo tus palabras de aliento y apoyo cuando la vida me hizo vivir circunstancias duras y difíciles.

Te has ido como se van "los grandes", por la "Puerta del Príncipe", con todos los trofeos que se puedan dar en la mano, te has ido sin dejar de navegar, aunque ya al final no podías hacerlo porque los avances de tu enfermedad lo impedían. A pesar de todo, estuviste este año pasado dirigiendo todo el cotarro de

han esan zenidan, zuri agur esatean, agian ez genuela elkar gehiago ikusiko, premonizio bat bezala, dagoeneko inork baino hobeto baitzekien nola zegoen kontua barrutik. Baina gertaera honek ez du uzten zure jaurerriak, "Euskaldun" on horiek ezaugarritu zaituzten jaurerriak, zu abandonatzea.

Zure Hondarribia maitatu eta maitatuan arrasto asko utzi dituzu, ezabaezinak izango direnak, baina zure bizitzaren zati bat ere utzi duzu, Maite, Iñigo eta zure "ENBATA" maitea, baina Espainiako gainerako kostalde guztietan lagun asko utzi dituzu, eta zure absentzia ere zaila izango zaie betetzen.

Hala ere, denok batzen gaitu errealitate batek, badakigu zeruetan nabigatzen ari zarela, zeru horietan, zeu zinen bezalako pertsona zintzoek baino ez dutela lekurik, eta han, ontzi artean, behera begiratu eta ikusiko duzu zure lanak aurrera jarraitzen duela, eta zure "ENBATA" maiteak berriro nabigatzen duela, oraingoan zure seme Iñigoren agintariekin, zure emazte Maiteren begiradapean, eta baita handik maite zaituzten guztiekin ere, eskatuko dizugu Iñigo Jauregui, zure lagunaren laguna, atsedean hartu bakean.

Nicolas Terry Martinez
(argitaratuta REGATA'n 1998 urtekoa)

tu "ENBATA" en la Bombay y el Sherry, aquí en El Puerto, y después en Bayona, donde al despedirme de ti me dijiste que quizás ya no nos viésemos más, como una premonición puesto que ya sabías mejor que nadie como estaba la cosa por dentro. Pero este hecho no dejó que tu señorío, ese señorío que os ha caracterizado a los buenos "vascos" te abandonase en ningún momento.

En tu querida y amada Hondarribia has dejado muchas huellas que serán imposibles de borrar, pero también has dejado a parte de tu vida, a Maite, a Iñigo y a tu querido "ENBATA" pero en todo el resto de las costas de España has dejado a muchos amigos a los que también tu ausencia les será difícil de llenar.

Sin embargo, a todos nos une una realidad, sabemos que estas navegando en los cielos, en esos cielos donde solo tienen cabida las buenas personas como eras tú, y allí, entre bordo y bordo, mirarás para abajo y veras que tu obra sigue, y que tu querido "ENBATA" vuelve a navegar, esta vez a los mandos de tu hijo Iñigo, bajo la mirada de tu mujer Maite y también que desde allí, a todos los que te quisimos, te pedimos que nos eches una manita.

Iñigo Jauregui amigo de tus amigos, descansa en paz.

Nicolás Terry Martínez
(publicado en REGATA de 1998)

IÑIGO JAUREGI ITURRALDE

Iñigo Jauregi Iturralderen (Iñigo Jauregi eta Maite Iturralderen semea) kirol-historia hain da luzea eta aberatsa, ezen kapitulu honetarako partaidetza bakar bat jaso eta aukeratu baitugu: Cádiz- La Habana 2001 estropada.

Unean uneko prentsan jaso ziren estropadaren xehetasunak. Guk Diario Vasco egunkariaren kronikari jarraitzen diogu, eta horri esker tripulazioko kideak ditugu: Iñigo Jauregi, Iñigo Sánchez, Eneko Fernández, Juan María Odriozola eta Txomin Labarí. “Kirolgi-Donostia” belaontziak 4.200 miliako ibilbidea egin zuen, 2001eko urtarilaren 3tik otsailaren 10era.

Tripulazioak bi kontakizunetan jaso zituen estropadaren nondik norakoak, euskaraz eta gaztelaniaz. Lehenengoak (Diario Vasco: 2001-I-26) honela dio: “Eguzkia eta beroa gero eta nabariago badira ere, eguraldiak aldakor jarraitzen du: orain oskarbi, orain euri-jasa. Itsasoa zakar antzean dagoenez eta haizeak nahikoa indartsu jotzen duenez, beste modu batera banatu dugu zama, olatuak jaistean branka urpean sar ez dakigun. Ontzia une oro txanpan doa eta zarama handi samarra ateratzen du. Beraz, txandaka, ordu eta erdiko goardiak egin behar izaten ditugu; eta jakina, logale izugarriarekin gabiltza. Horixe da gure aurkari Nagusia.

Geure erara ospatu dugu San Sebastian eguna: danborrada txiki bat eginda eta azkenaldian harrapatzen ari garen arrain horixka edo urreko-koloreko batzuk janda. Egia esan, goxoak daude.

Mekanika arazoak eta hausturak hasi direla jakin dugu. Gu, oraingoz, zori oneko gara; drizak eta bel-lokarriak, soilik, zaindu behar izaten ditugu, higa-dura dela medio. Geure marka hobetu genuen atzo, hogeita lau ordutan berrehun eta bat milia ibilita.

Oraintxe bertan hau da gure posizioa: 22°45'N-44°31'W. Agur bero bat guztioi”.

Bigarren kontakizuna (Diario Vasco: 2001-II-2) hau da: “Egun on! Hemen jarraitzen dugu nabigatzen.

IÑIGO JAUREGI ITURRALDE



La saga Jauregui. Iñigo Jauregui Fuertes supo entusiasmar a su hijo Iñigo Jauregui Iturralde con el mar. Y ahí sigue.

La historia deportiva, todavía en pleno desarrollo, de Iñigo Jauregui Iturralde, hijo de Iñigo Jauregui y Maite Iturralde, es tan dilatada y rica en el tiempo, que para este capítulo hemos recogido y escogido una participación: la regata Cádiz- La Habana 2001.

En la prensa del momento se recogieron los pormenores de la regata.

Nosotros seguimos la crónica del Diario Vasco, gracias a la cual, tenemos los miembros de la tripulación: Iñigo Jauregi, Iñigo

Sánchez, Eneko Fernández, Juan María Odriozola y Txomin Labarí. El velero “Kirolgi-San Sebastián” se impuso en la regata, de 4.200 millas de recorrido, disputada entre el 3 de enero y 10 de febrero del 2001.

La tripulación en dos relatos, en euskera y castellano, tuvo informados a los aficionados a la vela de los pormenores de la regata. El primero (Diario Vasco: 26-I-2001) dice así: “Seguimos con una alternancia de cielos despejados y chubascos, aunque el sol y el calor ya se hacen notar. Como hay bastante mar y viento, hemos cambiado la distribución de pesos para no meter la proa bajando las olas. El barco va todo el rato en “txanpa” y mete bastante ruido, lo que nos obliga a hacer guardias de hora y media con el consabido problema de falta de sueño. Este último es nuestro principal enemigo.

Hemos festejado el día de San Sebastián con una pequeña tamborrada y una comida a base de unos peces amarillos/dorados que estamos pescando. La verdad es que están ricos.

Llegan noticias de que empiezan los problemas mecánicos y roturas en la flota. Nosotros, por ahora, tenemos suerte y lo único que controlamos son las drizas y escotas debido al desgaste. Ayer hicimos nuestro record de singladura, con 201 millas en 24 horas. Nuestra posición es 22° 45'N-44°31'W. Un saludo a todos”.



Con el entusiasmo llegaron las tripulaciones competitivas y los trofeos.

La habanatik zortziehun bat miliara. Egoera fisiko onean gaude; lorik eza eragindako nekea gainditu dugu dagoeneko. Ondo jaten ari gara, ehun eta hogeituro ur geratzen zaizkigu eta hamar bat egunerako janaria. Arrantzan ere segitzen dugu eta, hórrela, elikagai freskoak janda, giharrak aldarte onean izateko modu dudu.

Ezpeleta hautsi zaigu eta konpontzen ahaleginduko gara. Bi fokerekin goaz eta orduko, gutxi gorabehera, bi milia galtzen ditugu. Konponketa ondo samar geratzen bada, gainerakoek baino iparraldeagotik nabigatuta aurreratuko ditugun postuak ez galtzea espero dugu. Horretarako giltza, konponketa ondo samar egiteaz gain, uharte zingiratsuetan ondo sartzea izango da; korronte indartsuak direla medio, teknika handia eskatzen duen maniobra. Batez beste korapiloko abiadura zazpi korapilokoa da eta Haizea 10-25 korapiloko abiaduran dabil.

Oraintxe bertan hau da gure posizioa: 22°36'N-69°31'W. Agur bero bat guztioi eta bereziki gure bosgarren ontzikide Enekorí". (Eneko Kanarietan gelditu zen gaixorik).

El segundo relato (Diario Vasco: 2-II-2001) es éste: "Egun on, aquí seguimos navegando a una distancia de unas 800 millas de La Habana. Nuestro estado físico es bueno y ya hemos superado la fase de cansancio debida a la falta de sueño. Comemos bien, nos quedan 120 litros de agua y víveres para diez días; incluso seguimos pescando, lo cual nos permite comer alimentos frescos y así mantener el tono muscular.

Hemos roto la botavara y vamos a intentar repararla. Vamos con dos foques y perdemos unas dos millas a la hora. Si el arreglo queda medianamente bien, esperamos no perder los puestos que hemos ganado con la táctica de navegar más al norte que el resto de la flota. La clave, además de la reparación, va a estar en negociar bien la entrada en la zona de los cayos, maniobra que requiere mucha técnica debido a las fuertes corrientes. Navegamos a una media de 7 nudos, con vientos entre 10 y 15 nudos.

Nuestra posición es 22°36'N-69°31'W. Un saludo a todos y en especial a Eneko, nuestro quinto tripulante". (Eneko tuvo que desembarcar en Canarias por enfermedad).

LOPETEGUI KOMODOROA

Felipe Lopetegui, belaren maitaleak, nabigatzaile ozeanikoak, bela-irakasleak eta gaur egun Klubeko komodoroak, bere ezagutzak eta iritziak emango ditu Juncal Calderónek 2017an egindako hurrengo elkarrizketan.

*Belaren kirola elitistatzat jotzen da, baina HKNN grina hori hasieratik nahi duten guztiengana hurbiltzen ari da. Zer esango zenioke hasi nahi duen norbaiti? (Eta ez dadila animatu aurreiritzi honen-
gatik edo ez diezaiola utzi)*

Klubeko bulegoetara hurbildu eta egiten dugun guztiaren berri emateko esango nioke, eta ziur nago ez dela oztopo izango gizarteak belaren praktikari jar-tzen dizkion estereotipoak belatzea, ez daude oinarriturik, eta, bestela, ikus ditzagun gure Klubean bela egiten duten haurrak eta haien familiak duten maila ekonomikoa. Uste dut zalantzan jarri behar dugula hitz egiten dena, eta zuzenean praktikatzen den le-kura joan.

Eskolak, bere hasiera gogorren ondoren, urte haue-tan asko hobetu ditu bere instalazioak erakundeen laguntzari eta Zuzendaritza Batzordeen lanari esker. Zuk urte asko daramatzazu belan. Nolakoa izan da belaren kirolaren bilakaera? Eta kluba?

Oraintxe bertan, belaren kirola gizartearen barruan dago (ez futbola bezala) eta duela ez hainbeste urte baino askoz jende gehiagok egiten du, eta pixkanaka-pixkanaka gero eta parte-hartzaile gehiago dago.

Ikusten dituzu dauzkagun portuak, kirol honi lotutako profesionalak, eta Bidasoaldean paseatzen badugu, harritu egingo gaitu zenbat belaontzi dau-den ikusteak. Gure bela-eskola azpiegiturak hazten doazen heinean hazi da; izan ere, zalantzarik gabe, kirol honek jarduera horrekin bat datozen instala-zioak behar ditu, eta gureak bilakaera positiboa du egunero.

Klubari dagokionez, instalazioak eta jarduerak ikusi besterik ez dago. Hazkunde horrekin jarraitzen badu-gu, bulegoa txikia izango da, eta langile gehiago behar-ko ditugu, klub honetan gauza asko egiten direlako.

Bela eskolatik bidasotar asko igaro dira, batez ere gaztetxoak. Zure ustez, zertan egin dio mesede es-kolatik pasatzeak? Zer eman dizue bela-kirolak?

Denok, oro har, itsasoaren atzean bizi garela uste dut. Kirol hau egiteak jende askok gerturatzen gaitu he-dabide ezezagun honetara. Haurren heziketan, kirol hau egiteko aukera izateak, nolabait, Euskal Herrian

COMODORO LOPETEGUI

Felipe Lopetegui, amante de la vela, navegante oceá-nico, monitor y comodoro del Club actualmente, aportará sus conocimientos e impresiones en la si-guiente entrevista realizado por Juncal Calderón el año 2017.

El deporte de la Vela está considerado elitista, pero en el CNH lleva acercando esta pasión a todos los que lo desean desde que comenzó. ¿Qué le dirías a alguien que quiere empezar? (y no se anime por este prejuicio o por miedo a no poder permitírselo)

Le diría que se acercara a las oficinas del club y se in-formara de todo lo que hacemos, y estoy seguro que no será un impedimento hacer vela los estereotipos que pone la sociedad a la practica de la vela, no están fundamentados, y, si no, veamos los niños que hacen vela en nuestro Club y qué nivel económico tiene sus familias. Creo que debemos dudar de lo que se habla y directamente ir al lugar donde se practica.

La escuela, tras sus duros inicios, estos años ha me-jorado mucho sus instalaciones gracias al apoyo de las instituciones y el trabajo de las Juntas Directi-vas. Tú que llevas muchos años en la vela ¿Cómo ha evolucionado el deporte de la vela? ¿Y el club?

Ahora mismo el deporte de la vela está dentro de la sociedad (no como el fútbol) y lo practican muchí-sima más gente que hace no tantos años, y progresi-vamente va aumentando el número de participantes.

Ves los puertos deportivos que tenemos, los profe-sionales vinculados a este deporte, y si nos damos un paseo por la desembocadura del Bidasoa nos sorprenderá la cantidad de veleros que hay. Nuestra escuela de vela ha crecido según van creciendo las infraestructuras porque, no cabe duda, este deporte requiere de unas instalaciones acordes a esta práctica y la nuestra tiene una evolución positiva cada día.

Con referencia al Club, no hay más que ver las insta-laciones y las actividades. Si seguimos con este creci-miento la oficina será pequeña y necesitaremos más personal por la infinidad de cosas que se hacen en este Club.

Por la escuela de vela han pasado muchos bidaso-tarras, sobre todo chavales. ¿En qué crees que le ha beneficiado el paso por la escuela? ¿Qué les ha apor-tado el deporte de la vela?

Creo que, todos en general, vivimos un poco a espal-das del mar. La práctica de este deporte hace acer-carnos a este medio desconocido por mucha gente.

betidanik bizibide izan den mundu honetan integraztea eragiten du, eta, horrela, haurrak ez dira hain ezezagunak eta gure arbasoekiko integrazio historiakoan elikatzen ditu.

HKN nahitaezko geralekua da Vela Arinean edo Gurutzerrian nabigatzen duten guztientzat. Elkar-teak hainbat estropada antolatzen ditu urtero, jada ospetsuak direnak: ama Guadalupekoa (Vela Ligera, Gurutzetariak eta Monotipoak), Iñigo Jauregui "almirantea", Lamiak Nazioarteko Emakumezkoen Estropada. Gainera, Hendaiarekin batera antolatzen den Bidasoako Liga bat dago. Bela gorabidean dagoela esan daiteke?

Nik ez nuke goraldian esango, baina benetan bela gizartean integratzen ari da eta batez ere Bidasoan. Zailtzarik gabe, Club Nautikoa ahalegin handia egiten ari da kirol hau sustatzeko. Aipamen berezia dute, halaber, Klubeko langileek, beren ekarpen tekniko zein humanoarekin lan goresgarria egiten ari baitira. Diferentzia markatzen duten balio erantsia dira.

Bela Eskola, non 2.000 ikaslek baino gehiagok lehenengo bela-ikastaroa egiten duten eta bazkideek beren kirola egiten duten. Nora zoaz? Nola ikusten duzu eskolaren etorkizuna?

Bela-eskolak erronka batzuk ditu eta horiengana zuzentzen da: belaren praktikaren erabateko masifikazioa; gure instalazioak laguntza eskatu behar dugun jendez gainezka egotea; nazioko eta nazioarteko ekitaldiak sortzen hastea (estropadak); Clinics, entrenamenduak eta abar sortzen hastea, oraingokoa baino maila handiagoan.

Gure eskolaren etorkizuna osasungarria da, eta uste dut datozen urteetan gure kirolariek pozak emango dizkigutela, eta uste dut proiektio positiboa duela aurrerantz.

En la educación de los niños, el tener la posibilidad de practicar este deporte hace que, de alguna forma, los integremos en este mundo que siempre ha sido un medio de vida en Euskalerrria, y, de esta manera, los niños crecen en algo no tan desconocido y que le alimenta en la integración histórica con nuestros antepasados.

El CNH es una parada obligada para todo aquel que navegue en Vela Ligera o en Crucero. El Club organiza anualmente varias regatas ya consagradas, como la Ama Guadalupekoa (la de Vela Ligera, la de Cruceros y Monotipos), la "Almirante" Iñigo Jauregui, la Regata Femenina Internacional Lamiak, además hay una Liga Bidasoa que se organiza junto con Hendaya ¿Se puede decir que la vela está en auge?

Yo no diría en auge, pero verdaderamente la vela está integrándose en la sociedad y sobre todo en el Bidasoa. No cabe duda de que el Club Náutico está haciendo un esfuerzo considerable en la promoción de este deporte. También tienen mención especial los trabajadores del Club que están haciendo un trabajo encomiable con su aportación tanto técnica como humana. Son un valor añadido que marcan la diferencia.

La Escuela de Vela, donde más de 2000 cursillistas realizan su primer cursillo de vela y donde los socios practican su deporte, ¿Hacia donde va? ¿Cómo ves el futuro de la Escuela?

La escuela de vela tiene unos retos y se dirige a ellos, y son: la total masificación de la práctica de la vela; que nuestras instalaciones estén tan abarrotadas de gente que tengamos que pedir ayuda; que comencemos a crear eventos nacionales e internacionales (regatas); que comencemos a crear CLINICS, ENTRENOS, ETC de un nivel superior al de hasta ahora; que nuestras relaciones con otros clubes nacionales e internacionales se normalicen y que crezcamos juntos para ciertos eventos.

El futuro de nuestra escuela es saludable y creo que en los años venideros nuestros deportistas nos van a dar alegrías, y creo que tiene una proyección positiva en adelante.

FELIPE LOPETEGUI: BIZITZA BATEN PROFILA

Feliperekin hitz egitea Igeldo mendiko “montaña suiza” ibiltzea bezala da. Leun hasten da. Ezkerrera biratzen da, nahiko natural, gora eta behera etengabe, norabide zehatzik gabe, uraren gainean gurutzatuz, beti aurrera, batzuetan, erorketa batean azeleratuta, baina ez talkan, baizik eta biratu eta biratu egiten da, berririo ingurune ezagunetara igo arte, baina beti errailetik irten gabe, bere bizitza-abentura hasten eta amaitzen den puntura iritsi arte: itsasoa. Eta itsasoak erakusten dituenak baino sekretu gehiago gordetzen dituenek, esaten duena baino gehiago isiltzen du, dirudiena baino gehiago ezagutzen du, eta norabide aldrebes baina geldiezinan nabigatzen du bizitzan zehar. Zer egiten du Felipek? Galdetzen diozun edonori erantzuna beti izango da gutxi gorabehera horrelakoa: bekainak eta begirada altxatzea, mundu paralelo batean bilatuz bezala; sorbaldak altxatzea, besoak zabalduz, eskuetako ahurrak gora begira dau-den bitartean, eta “tira, Felipe Felipe da” bat sortzea. Ez dago molderik ahokatzeko, eta ez dago molderik desahokatzeko. Pertsonaia paregabea, bizirik atera zen pertsona jator eta jatorra.

Jaizkibelgo beste muturrean, San Juanen, 50eko hamarkadaren hasieran, oraindik errazionamendu-kartillak zeudenean (bat egongo zen bere izenean), arrantza baten etxean jaio zen, inguruko baxurako itsasontzi bateko marinela.

Bere haurtzaroan aitaren zain zegoenean ikusten zuen panorama beti berdina izango zen, portuko bokalea edonongo itsasontziak pasatzen utziz, batzuk izen ezagunekin eta beste batzuk oso urruneko beste mundu batzuk iradokitzen zituzten izenekin. Haurren irudimenerako eta fantasiarako leiho oso bat. Lehen hezkuntza San Juanen amaitu ondoren, Antxorako txalupa hartu behar zuen egunero, Donostiara iristeko topoa hartzeko, Peñafiora Institutura, Batxilergoa ikastera. Egundero hasten zen ikasten, lehorretik eta itsasotik bidaiatzeko abentura txiki batekin, fantasia airean utziz. Batxilergoaren ondoren, askotan, denboraldietan, arrantza-lanetan laguntzen zuen, eta horrek modu naturalean sartu zuen nabigazioaren sekretuetan, hogeita hamar urte bete baino lehen Kabotajeko patroiz titulua ateratzeraino. Bere bizitza itsasoari kateatzen ari zitzaion.

Kasualitatez, 1978an, Iñigo Jauregui Requin bat zuen, 31 oineko forma estilizatuko zurezko ontzi eder bat, estropada asko irabazi zituena, garai hartan konpondu beharreko kaskoan zulo bat zuena. Iñigok Madrilera osasun arrazoiengatik joan behar izan

FELIPE LOPETEGUI: PERFIL DE UNA VIDA O LA VIDA DE PERFIL

Charlar con Felipe es como montarte en la montaña suiza del monte Igeldo. Comienza suave., con un giro a la izquierda bastante natural, con sube y bajas continuos, sin una dirección concreta, cruzando sobre el agua, siempre adelante, a veces acelerado en caída que no finaliza en choque sino que gira y gira hasta volver a elevarse a entornos conocidos, pero siempre sin descarrilar, hasta llegar a un punto en que comienza y termina su aventura de vivir: el mar. Y, como el mar, guarda más secretos de los que muestra, calla más de lo que dice, conoce más de los que parece y navega por la vida con un rumbo errático pero imparable. A cualquiera que preguntes ¿a qué se dedica Felipe?, la respuesta será siempre más o menos así: levantar las cejas y la mirada como buscando en un mundo paralelo; levantar los hombros a la vez que van abriéndose los brazos mientras las palmas de las manos van mirando hacia arriba, y surge un: “Bueno, Felipe es Felipe”. No hay molde en el que encaje, y no hay molde en el que desencaje. Un personaje único, un superviviente afable y amable.

En el otro extremo del Jaizkibel, en San Juan, en el inicio de los duros años 50 en los que aún había cartillas de racionamiento (habrá habido una a su nombre) nació en la casa de un pescador, marinero de un barco de bajura de la zona.

El panorama que contemplaba en su niñez cuando esperaba al aita sería siempre el mismo, con la boca-na del puerto dejando pasar barcos de cualquier parte, unos con nombres conocidos y otros con nombres que sugerían otros mundos muy lejanos. Toda una ventana para la imaginación y la fantasía infantiles. Terminada la escuela primaria en San Juan tenía que tomar a diario el bote a Antxo para coger el Topo con el que llegar a Donostia, al Instituto Peñafiora para estudiar el Bachillerato. Estudiar comenzaba a diario con una pequeña aventura de viaje por tierra y mar, dejando en el aire la fantasía. Tras el bachiller, muchas veces, a temporadas, acompañaba en las tareas de pesca y eso le introdujo de forma natural en los secretos de la navegación, hasta el punto de que antes de cumplir treinta años sacó el Título de Patrón de Cabotaje. Su vida se iba encadenando a la mar.

Casualmente, en 1978, Iñigo Jauregui tenía un Requin, un precioso barco de madera de formas estilizadas de 31 pies, vencedor de muchas regatas, que en esas fechas tenía un agujero en el casco que había que reparar. Como Iñigo tuvo que ir a Madrid por

zuenez, ontzia konpontzen geratu zen. Eta hor hasi zen belazko nabigazioarekin harremanetan jartzen, Kabotajeko patroiz bezala zuen ezagutza aprobetxatuz. Garai hartakoak badira pasadizo bitxiren bat, hala nola, noiz edo noiz, itsasertzera ordu jakin batean iritsi behar izanik, eta haizea erori zela ikusirik, ez zuen zalantzarik egiten uretara oldartzean, lurmutur bati helduta, itsasertzera igeri egiteko, itsasontzia atoian eramateko.

- Gogorra, ezta?

- Ongi. - Erantzun zuen -. Hasieran bai, abiadura pixka bat hartu arte. Gero inertziak lagundu egiten zuen, eta iritsi egiten zen. Ez beti pentsatzen nuen orduan, baina iritsi egiten zen.

Begiak aurpegitik irteten zitzaizkidan ustekabeen: ontzi bat itsasertzeraino eramanez igerian!

Sokoara joan ohi ziren bazkaltzera, Erretak utzita -harri-lubetak itsasertzetik milia batera, Hondarribiatik Donibane Lohizunerako norabidean - Ababoretetik joanera eta istriboretetik itzulera, bela-nabigazioarako zaildutako karta-verilengatik.

Bela eskolarekin hasi ziren. Ontzi pneumatiko bat erosi zuten Frantzian eta "Optimist" ontzietako neska-mutilekin hasi ziren. Lehen estropadetan Iñigo zen Comodoro. Errekasto txikiak egiten zituzten. Hilariok "karabela" bat belan atera eta arrantzaleen semeek bete zuen, eta Lurgorriren aurretik paseatu zituen bere amen alaitasunerako, etxeko leihoak agurtzen baitzizkieten. Arrantzaleen belarekiko ezinikusia hausten zen. Hala ere, oraindik asko geratzen zen

Hilariok ondo ezagutzen zuen kandela. Aitarekin batera Lekeitiora joan zen belaontzian arrantzatzera, eta berriro itzuli zen, belaontzian, arrantzarekin. Ez zegoen hain urrun memoria kolektiboan. Baina ontzietako motorrek seguruagoak, azkarragoak eta eraginkorragoak egiten zituzten, eta sorgailuek erabilera askotarako energia ematen zuten.

Orduan Irunen ibiltzen zen, ostalaritzan, eta, hasiera hartan, konturatu zen bela "banakako" kirola zela, taldeko kirolen zentzurik gabea, eta ondo ezagutzen zuela saskibaloian jokatu izana. Bere burua ikasten joan zen, 81-82 inguruan, hilabete batzuetan 2-3 urtez, Palamoxera joan zen arte, belan trebatzera. Benavides zen zuzeneko orduan, eta eskola hartan olinpikoak ziren Abascal, Gorostidi eta abar ibiltzen ziren, eta asko ikasi zuen. Gero Mallorcara joan zen eta Gorostidirekin 470 klasean ikasi zuen. Denbora

razones de salud, Felipe quedó reparando el barco. Y ahí empezó a contactar con la navegación a vela, aprovechando sus conocimientos como Patrón de Cabotaje y los de Iñigo con la vela. De aquella época hay alguna anécdota curiosa, la ocurrida en alguna ocasión en la que teniendo que llegar a la costa a una hora determinada, y viendo que el viento había caído, no dudaba en lanzarse al agua sujetando un cabo para alcanzar la costa nadando, remolcando la embarcación.

-Duro ¿no?, -le comento-

-Bueno. - contesta- Al principio si hasta que se coge un poco de velocidad. Luego la inercia ayudaba, y se llegaba. No siempre a la hora que pensabas, pero se llegaba.

Mis ojos se me salían de la cara por la sorpresa: ¡remolcar a nado una embarcación hasta la costa!

Solían ir a Sokoara a comer, dejando las Erretas, -unas escolleras a una milla de la costa en el rumbo a San Juan de Luz desde Hondarribia- por babor a la ida y por estribor a la vuelta, por veriles de carta complicados para la navegación a vela.

Comenzaron así con la escuela de vela. Compraron una embarcación neumática en Francia y comenzaron con chavales en los "Optimist". Las primeras regatas tenían a Iñigo como Comodoro. Hacían pequeñas regatas. Hilario sacó una "carabela" a vela y la llenó de hijos de pescadores y los paseó por delante de Lurgorri para regocijo de sus madres, que les saludaban desde las ventanas de casa. Se rompía la aversión de los pescadores por la vela. Aunque aún quedaba mucho

Hilario conocía bien la vela. Había ido a pescar a vela con su padre hasta Lekeitio, volviendo con la pesca. No estaba tan lejos en la memoria colectiva. Sólo que los motores en las embarcaciones las hacían más seguras, más rápidas y más eficaces, y los generadores daban energía para muchos usos.

Entonces trabajaba en Irun, en la hostelería,-recuerda- y en aquellos inicios descubrió que la vela era un deporte "individual", sin el sentido grupal de los deportes de equipo, que conocía bien por haber jugado al basket. Fue aprendiendo con carácter autodidacta hasta que hacia el 81-82, durante unos meses y durante 2-3 años, se iba a Palamox a formarse en vela. Benavides era el director entonces, y en aquella escuela andaban Abascal, Gorostidi, etc., olímpicos entonces, y aprendió mucho. Más tarde se fue a Mallor-

horren ondoren, profesional bat atera zela lortzen du, bultzatzeko gogoz, eta, ondoren, 4-5 urtez, Cala Novatik buelta bat ematen zuen, Palamoxen, bere ezagutzak hobetzeko.

ca y con Gorostidi fue aprendiendo en la clase 470. Al cabo de estas estancias considera que salió hecho un profesional, con ganas de empujar. Y después, durante 4-5 años, se solía dar una vuelta por Cala Nova, en Palamox, para mejorar sus conocimientos.



Felipe Lopetegui en Guadalupe (Ile des Saintes) en 1987, con la tripulación: Fernando Bustos, Mariasun Celaya, Sito Iraizoz, Ernesto García, Carlos Pagola y Eduardo Portu. Grandes recuerdos.

Profesionalki helduen eskola eramaten zuen, baina batzuetan Nafarroako kolonietako haurrak eramaten zituen Getariaraino. Baina gehienbat gurutzaontziak egiten nituen helduekin Asturiasera, Santanderrera. Bi sozeanoz gaindiko estropadetan parte hartu zuen, Alisioenak, Bouletik Karibera, eta beste batean, Cadizetik abiatuta. Eta, gero, Amerikara itzuli zen gurutze-asmoan behin eta berriz (begirada altxatzen du abentura haiek gogora ekarritik bezala, baina ez da ezer ateratzen haien ahotik, isiltasun-itun bat gogoratuko balu bezala). Indiako Ozeanoan ere ibili zen: Maurizio uharteetara hegazkinez joaten ziren, eta han belaontziak alokatzen zituzten itsaso haietan nabigatzeko. Ez ziren charter estiloko bidaiak, baizik eta beti jende ezagunagoarekin bidaiatu zuen, beno, ia beti, dioenez, denboraldi batean unibertsitariorekin nabigatu baitzuen, Guarda nabigazioan formanolak joateko, abentura haien oroitzapen handi bat. Ez litzaioke axola Indiako Ozeanora itzultzea, dio berak. Karibetik nabigatu zuen Iñigo Jauregirekin, eta gogoan du, bere osasunagatik mugitzeko arazoak zituen, itsasoan bainatzeko, bara-driza batez launtzen ziotela, jaitsi eta igo.

Profesionalmente llevaba la escuela de adultos, aunque ocasionalmente llevaba niños de las colonias de Navarra hasta Getaria. Pero lo que más hacía eran cruceros con adultos a Asturias, Santander. Participó en dos regatas transoceánicas, de los Alisios, partiendo de La Boule hasta el Caribe, y en otra más, partiendo desde Cádiz. Y volvió después a América en plan crucero varias veces (levanta la mirada como rememorando aquellas aventuras, pero nada sale de su boca respecto a ellas, como si recordara un pacto de silencio). También anduvo por el Océano Índico: Iban hasta las islas Mauricio en avión y allí alquilaban veleros para navegar por aquellos mares. No eran viajes estilo charter, sino que siempre viajaba con gente más o menos conocida, bueno, casi siempre, -dice-, porque hubo una temporada que navegó con universitarios para ir formandos en la navegación Guarda un gran recuerdo de aquellas aventuras. No le importaría volver al Índico, dice. Por el Caribe navegó con Iñigo Jauregui, y recuerda que, como ya tenía problemas de movilidad por su salud, para bañarle en el mar se ayudaban de una driza bara bajarle y subirle.

Itsasoan ere esperientzia zailak bizi izan ditu. Behin, Donibane Lohizunetik Iñaki Jauregirekin itzulita, erauntsi batean behera bota zituzten zuhaitzak. Gogorra izan zen, dio, begirada galduaz, istilua gogorra ekarriz bezala. Beste batean (oraindik ez zegoen orain dagoen falta meteorologiko hain zehatza) 20-25 korapiloko haizearekin irten ziren Lanzarotetik, baina hurrengo hiru egunetan gora egin zuten 50 korapilotik gora, eta 70 korapilo neurtu zituzten. Gaztaina bat, -dio-, izugarria, 10 metroko olatuekin, ur-hormak. Ahaztezina. Gertaera pertsonal garrantzitsuak ere izan ditu, Atlantikoaren erdian itsasora erori zenean, esaterako. Spia eskuz igotzen ari zen, eta adarrean lotu nahian arrastaka eramane zuten, airean ia mastaren muturreraino altxatuz. Askatu eta uretara erori zen. Goizeko zazpiak ziren, egunsentian, eta tripulatazaileetako bat berehala igo zen mastaren muturreraino, burua uretan ikusten jarraitu ahal izateko. Bira eman zuten, Spi nahaspila gorabehera, eta ordu erdira berriro zegoen kubiartan. Txurro bat, dio, ura bero zegoen eta ur gainean ondo mantendu ahal izan zen. Uraren tenperaturarekin beste oroitzapen bat dator, oraingoan Hondarribian. Tripulatazaile bat erori zen, ur oso hotzekin, eta lau minututan hondoratzen ari zen hotzaren eta arroparen trabaren artean. Eskutik tiraka atera zuten urpean. Beste txurro bat. Baina kontatu ere egin zuten.

Aldatu gaia eta gogoratu Brasilera heldu zirela inauterien bezperan. Begirada irribarretsua. Hori da arazo honetatik ateratzen den guztia.

Klubera itzulita, esan du neska-mutilen lehen belaunaldi hark nabigatzen jarraitzen duela (Iker eta konpainia). Bultzada handia jaso zuten. Poz handia ematen dio.

Esaten du nola Hilario arrantzale batzuekin joan zen arrantza txapelketa batera Jersey uhartean, Britainia iparraldeko Saint Malla golkoan, Normandian. Inoiz ez ziren belaontzian ibili, eta haraino iristeak esperientzia handia suposatzen behar zien. Gauza bera Britainiara, Gran Solera, Islandiara, edo Ternuara, eta arrantzan eta bueltan zihoazen euskal marinel handien istorio bat. Beste batean, beste arrantzale batzuk Britainiaraino arrantza-lehiaketa batera eramane zituen, bela-arrantza esperimendatzeko, aurreko belaunaldietan egiten zen bezala.

Marinel handi haien izpiritu horri eustea zen Iñigo Jaureguik zuen bela-eskola sortzeko arrazoietako bat, molde elitista hautsiz eta kirol hori gizarteari irekiz.

También ha vivido experiencias difíciles en el mar. En una ocasión, volviendo de San Juan de Luz con Iñaki Jauregui se desbarbaron durante una tormenta. Fue duro, dice, con una mirada perdida, como rememorando el lío. En otra ocasión (todavía no había esta información meteorológica tan precisa que hay ahora) salieron de Lanzarote con un viento de 20-25 nudos, pero fue subiendo durante los tres días siguientes por encima de los 50, y llegaron a medir 70 nudos. Una castaña, -dice-, tremenda, con olas de 10 metros, paredes de agua. Inolvidable. También ha pasado episodios personales de calado, como cuando cayó al mar en mitad del Atlántico. Estaba subiendo a mano el Spi y al tratar de amarrarlo en la cornamusa le arrastró, levantándole por el aire casi hasta la altura del tope del mástil. Se soltó y cayó al agua. Eran las siete de la mañana, amanecido ya, y, rápidamente, uno de los tripulantes subió hasta el tope del mástil para poder continuar viendo su cabeza en el agua. Viraron, a pesar del lío del Spi, y a la media hora estaba otra vez en cubierta. Un churro, dice. El agua estaba caliente y pudo mantenerse bien a flote. Con lo de la temperatura del agua le viene otro recuerdo, esta vez en Hondarribia. Cayó un tripulante con aguas muy frías y en cuatro minutos estaba ya hundiéndose entre el frío y la traba de la ropa en el agua. Le sacaron tirando de la mano bajo el agua ya. Otro churro. Pero lo contó también.

Cambia el tema y recuerda que llegaron a Brasil la víspera del carnaval con buen rollo. Mirada evocadora con sonrisita. Es todo lo que sale de este asunto. Volviendo al club, comenta que aquella primera generación de chavales sigue navegando (Iker y compañía). El impulso que recibieron fue potente. Le da una gran satisfacción.

Comenta cómo Hilario se fue con unos cuantos pescadores a un campeonato de pesca en la isla de Jersey, en el golfo de Saint Malô al norte de Bretaña, en Normandía. Nunca habían navegado a vela y llegar hasta allá debió suponer para ellos toda una experiencia. Una anécdota evocadora de aquellos grandes marinos vascos que lo mismo iban a Bretaña, que a Gran Sol, que a Islandia, o que a Terranova, y que pescaban y volvían. En otra ocasión llevó a otros pescadores a un concurso de pesca en Bretaña, para experimentar la pesca a vela, como se hacía en generaciones anteriores.

Mantener ese espíritu de aquellos grandes marinos era una de las motivaciones para crear la escuela de vela que tenía Iñigo Jauregui, rompiendo el molde elitista y abriendo este deporte a la sociedad.

Gogoratu behar da beste itsas klub batzuk ez daudela Hondarribiko hau bezain irekiak parte hartzeko, eta ez dituztela urtero bela-eskolatik igarotzen diren milaka ikasleak. Daukagun bazkide kopuruaren harira, Ricardo Letamendíak bezala gogoratzen du, portuko errepidetik ikusi zuelarik nola igotzen zen harkaitzetatik nabigatu ondoren, autoa gelditu eta oihu egin zion: "Pasa zaitez bulegotik eta egin zaitez bazkide". Eta kasu egin nion. Eta hemen nago orain, Comodorokoa, belaren kirol-sustraiei eusteko ituna egin nuelako.

Komodoro asko eta onak izan ditugu, eta horren emaitza da kandelaren bizitasuna hemen. Eta horien guztien artean, Felipe izan da karguan urte gehien eman dituen, bela hondarribiarren DNAn sartzen saiatuz. Historiak kontatzen digu beti egon dela hor, landu besterik ez da egin behar azaleratzeko. Eta hor dabil Felipe. Eskertzen dizugu. Belak eskertzen dizu.

Hay que recordar que otros clubs náuticos no están tan abiertos a la participación como este de Hondarribia, ni tienen los miles de alumnos que pasan todos los años por la escuela de vela. Al hilo del número de socios que tenemos, recuerda cómo Ricardo Letamendía, viéndole desde carretera del puerto como subía por las rocas después de navegar, paró el coche y le gritó: "pasa por la oficina y hazte socio". Y le hice caso. Y aquí estoy ahora, de Comodoro, porque hice un pacto para mantener las raíces deportivas de la vela, concluye.

Hemos tenido muchos y buenos Comodoros, y fruto de ello es la vitalidad de la vela aquí. Y de todos ellos, Felipe es el que más años ha permanecido en el cargo, procurando mantener esa impregnación de la vela en el ADN de los hondarribiarras. La historia nos cuenta que siempre ha estado ahí, sólo hay que trabajarlo para que aflore. Y en esas anda Felipe. Se lo agradecemos. La vela se lo agradece.

TATA

Eskerrik asko klub honetako pertsona askorengatik, esker onez, gauzak ondo egin dituzuenengatik, zuen alderik xarmargarriena atera duzuenengatik eta proiektu honekin aurrera egiteko sorbalda hartzen jarraitzeagatik. Beti gogoratuko zaituztet.

Bizitzan eskaini didan guztiagatik eskerrak ematea; izan ere, zerbait maite dugunean, poztasuna, euforia eta bizitzeko gogoia bezalako emozioek blaitzen gaituzte.

Hamabi urterekin hasi zen dena, aita "Ito" -rekin, itsasoa maite baitzuen, eta bere belontzien nabigatzera eramaten ninduen. Gainera, Hondarribian hazi izanak itsasoarekin eta klubarekin harreman erraza izatea ahalbidetu zidan. Hori oso garrantzitsua izan da. Beraz, haizea alde nuela, nire zaletasuna hasi zen, Optimist ikastaroekin hasi nintzen, nire lehen jokoak gogoratzen ditut, lehen abenturak ere bai... "Mikel Vázquez" itsas bidaiako lagunaren beste maitale handi baten aurkikuntzarekin, gure klubeko enbaxadore, erregatista eta arrantzale taldeko lehen kideetako baten seme Miguelen aurkikuntzarekin.

Hasiera horien ondorioz, nire lehen zaletasuna bizibide bihurtu da, nire pasioa transmititu da haurrei nabigatzen irakatsiz, eta kirol honekin jarrai dezaten lortu dut.

TATA

GRACIAS... Sois muchas las personas pertenecientes a este club por las que siento gratitud, las que habéis hecho las cosas bien, las que habéis sacado vuestro lado más encantador y seguir arrimando el hombro para seguir adelante con este proyecto, que siempre os recordaré...

Agradecer por todo lo que me ha ofrecido en la vida, y es que cuando amamos algo nos empapan emociones como la alegría, la euforia, las ganas de vivir...

Todo empezó a los doce años con mi padre "Ito", quien amaba el mar, y me llevaba a navegar en su velerito. Además, el hecho de haber crecido en Hondarribi me permitió tener un contacto fácil con el mar, y con el club. Eso ha sido muy importante. Así que, con el viento a mi favor, comenzó mi afición, empecé con cursillos de Optimist, recuerdo mis primeros juegos, las primeras aventuras... también el descubrimiento de mi compañero de travesía "Mikel Vázquez" otro gran amante del mar y de la vela, regatista y embajador de nuestro club, hijo de Miguel uno de los primeros socios del club aficionado a la pesca. Estos inicios me han llevado a hacer de mi primera afición mi medio de vida, transmitir mi pasión enseñando a los niños y niñas a navegar, y conseguir que continúen con este deporte.



Tata peinada a lo "barlovento" con su familia: Adriano, Mikel Vázquez y el mar.

Itsasoaren erritmora eta soinura ohitzen naiz, nire musika balitz bezala, lehenik bela arin eta gurutzadurako nabigatzaile bezala, gero langile bezala eta orain "Adriano" bela maite duen beste txiki baten ama bezala.

Faltan botatzen ditut klub zaharreko zabalguneko egun haiek, Zacariasekin txalupan egindako bidaiak eta bazkideekin izandako bizipenak.

Nire bizitza biratzen ari da eta espero dut klub honen inguruan biratzen jarraitzea. Eskerrik asko lan egitera interesik gabe etorri eta bere aletxoa jarri duen jende horri, klub honek eta bela-eskola honek luza-roan itsas-maitaleen eskola izaten jarrai dezaten.

Me acostumbré al ritmo y sonido del mar, como si fuera mi música, primero como navegante de vela ligera y crucero, luego como trabajadora y ahora como madre de otro txiki apasionado de la vela "Adriano".

Añoro aquellos días en la explanada del antiguo club, los viajes en el botero con Zacarias y compartiendo vivencias con los socios.

Mi vida ha girado y espero que siga girando alrededor de este club. Gracias a esa gente que desinteresadamente ha trabajado y ha puesto su granito de arena para que este club y esta escuela de vela sigan siendo escuela de amantes del mar por mucho tiempo.

TATAREN BIZITZAN NABIGATZEN

Zoila Noema Garcíaekin ("Tata") hitz egiteak go-
gora ekartzen du Kantauri itsasoko erdigunetik be-
laontzira ipar-ekialderantz nabigatzea, udazkeneko
arratsalde batean, Hego haizearekin eta brankako
itsasoarekin, egun horietan nabigatzeko baldintzak
hemen izaten diren bezala. Kanabera eta eskota asko
behar dira norabidea mantentzeko, gehiegizko esko-
rak eta brankatik olatuak ekidin gabe. Itxurazko sin-
pletasuna, hain sinplea ez dena.

Donostian jaio zen 1969an, eta zazpi urte zituela
Hondarribian bizi zen. Jaitzubiako Txingudi Ikas-
tolan eskolatuta, euskaraz, eta aitortu du ez zuela
nota bikainik jaso, zailtasunak zituelako euskara fa-
milia-hizkuntza ez izateagatik, eta horrek kontsultak
egitea eta zalantzak argitzea zailtzen zuelako. Baina
DBH amaitu eta ez zuen inolako erreparorik izan Es-
tatu Batuetara joateko, Kaliforniara, diseinuko gradu
ikasketak egitera. Bost urtez bere izeba baten etxean
bizi izan zen San Diegon. Laurogeiko hamarkadaren
amaiera zen, eta kaliforniar garaiko giro sozio-mu-
sikala gozatuko zuela uste dut. Baina bazen han egin
ezin nuen zerbait: nabigatu.

Itzuli zenean, hogeita bi urterekin, 11 urterekin ha-
sitako nabigazioarekin kontaktua berreskuratu zuen.
Hasiera haietaz gogoratzen da Juan Blanco, gazte-
txoekin estropadetara joaten zena eta sarietan argaz-
kiak partekatzen zituen, baina, Tatarentzat, Merce-
des zen benetan lan egin ziena. Berarekin "Optimist"
ekin hasi zen, kadete ondoren "Vaurien" rekin. Mai-
tasun bereziz gogoratzen du, eta oraindik ere erre-
ferentea dela dio, Coke eta eskolako beste monitore
batzuk bezala. Eta bela arin hau egiten zuen bitar-
tean, klubeko bazkideentzako gurutzaontzietan on-
tziratzen zen, tripulataile gisa eraman zezaten. Klub
eredu horrek aukera ematen zuen: egoitza sozialak
eta ontzirailekuak espazio bera partekatzen zuten,
eta horrek jendea hurbiltzen zuen eta hainbat on-
tzitan nabigatzeko aukera ematen zien. Horrela hasi
zen lehiaketa zer zen ikusten. Neska gutxi zeudenez
lehian interesatuta, sarri samar hartzen zuen parte.

Etxeko giroak ere laguntzen zuen, bere aita Ernes-
tok belarekin lotuta zegoelako, "Ito" bezala ezagutzen
zena, nabigatzailea eta, nolabait ere, abenturazalea,
balio gehigarri batzuk nabigaziora ateratzen zekiena,
mugako eremuak estraperlo munduan oso erro-
tua, Hondarribia kasu. ITOk zeharkaldi transozeani-
koak ere egiten zituen Felipe, Sito, EDU eta une har-
tan klubeko beste nabigatzaile batzuekin. Karibeko
abenturatxoak izan zituzten.

NAVEGANDO EN LA VIDA DE TATA

Charlar con Zoila Noema García, "TATA", sobre su
vida recuerda al navegar a vela por la bisectriz del
Cantábrico rumbo Noroeste, en una tarde de otoño
con viento Sur y mar de proa, como acostumbran a
ser por aquí las condiciones de navegación en esas
fechas. Mucho trabajo de caña y escotas para mante-
ner el rumbo evitando las escoras excesivas y el ba-
rrido de olas desde la proa. De una sencillez aparente
que es cualquier cosa menos sencilla.

Nacida en Donostia en 1969, a los siete años ya vivía
en Hondarribia. Escolarizada en la Ikastola Txingudi
de Jaitzubia en euskera, reconoce que no obtuvo no-
tas brillantes porque tenía que bregar con la dificul-
tad de que no tenía al euskera como idioma familiar,
lo que dificultaba las consultas y la resolución de las
dudas. Pero acabó la ESO y no tuvo reparo en ir a
los Estados Unidos, a California, a completar los es-
tudios de grado en diseño. Vivió durante cinco años
en casa de una tía suya en San Diego. Era finales de
los ochenta y supongo que disfrutaría del ambiente
socio-musical del momento californiano. Pero había
algo que allí no podía hacer: navegar.

Cuando volvió, con unos veintidós años, recuperó
el contacto con la navegación que había iniciado a
los 11 años. Recuerda de esos inicios a Juan Blanco,
que acompañaba a los chavales a las regatas y era el
que compartía fotos en los premios, pero, para Tata,
quien verdaderamente había trabajado a aquellos
chavales era Mercedes. Con ella empezó con el "Op-
timist", luego de cadete con "Vaurien". La recuerda
con especial cariño y comenta que sigue siendo un
referente para ella, lo mismo que Coke y otros mo-
nitores de la escuela. Y a la vez que practicaba esta
vela ligera se embarcaba en cruceros de socios del
club que quisieran llevarle como tripulante. Aquel
modelo de club lo permitía: sede social y embarca-
dero compartían el mismo espacio y eso acercaba a
la gente y les daba oportunidades de navegar en dis-
tintas embarcaciones. Así comenzó a ver lo que era
la competición. Como había pocas chicas interesadas
en la competición, participaba con cierta frecuencia.

El ambiente en casa también ayudaba porque estaba
ligado a la vela con su padre Ernesto, conocido co-
mo "Ito", navegante y, en cierto modo, aventurero que
sabía sacarle a la navegación algunos valores añadi-
dos, algo muy arraigado en el mundillo del estraperlo
de las zonas de frontera como Hondarribia. Ito tam-
bién hacía travesías transoceánicas con Felipe, Sito,
Edu, y otros navegantes del club en aquel momento.

Feliperekin Britainia-Maroko estropada batean parte hartu zuen, eta Iñigo Jaureguirekin Cadizen, ehun miliako bezte batean. Lan-diziplina zorrotz bati lotuta ez egoteak belari denbora emateko aukera ematen zion. Amak haurrentzako jantzien negozioa eramaten zuen Donostian, eta Tatak lagundu ohi zion.

Asteburuetan, Bela Federazioak ematen zuen titulua lortu ondoren hasi zen klubean bela-ikastaroak ematen, eta hori zen garai hartan monitore gisa irakasteko eskatzen zena. Aurrerago, Eusko Jaurlaritzak Eskola Kiroleko irakasle izateko eskatzen zuen titulua eta PER titulua ere bai atera ziren. Orain, Bela Monitorearen 2. maila atera du, une honetan eskatzen dena. Ramon Yarza klubeko presidentearekin monitore kontratu finkoa egin zioten 1998an. Eskola bere bigarren etxea zen 23 urte zituenetik eta 25 urte daramatza asteburuetan formakuntza ematen.

Mikel Vazquezekin partekatu zituen Optimisten lehen ikaskuntzak, eta urte asko geroago bere gustuko beste irudi batzuk ezagutu zituen. Azkenean familia bat osatu zuten: jainkoak batu duena, ez dezala itsasoa banandu. Izan ere, itsasoa bere bigarren etxea da, eta duela 13 urte beste tripulatzailerik bat iritsi zen familiara: Adriano. Eta horrela, Mikeli estropada batean tripulatzailerik bezala laguntzen ez dionean, Adriano beste batean lehiatzerik eraman behar du. Itsasoa presente dago beti.

Lehiaketa estropadak 30 eta 38 urte bitartean izan zuen, beti Mikelen tripulatzailerik bezala, eta emakumezkoetan patroik bezala (Costa Vasca, Lamiak). Halaber, uste du Gizon-Emakume itsasontzi guztietan parte hartu duela, azken hamarretan Mikelekin. Talde garaikur asko ditu tripulatzailerik gisa. Eta monitore bezala poz asko bere ikasleak garaitzen ikustean. Garaipen horiek ez dute distirarik, itzaletik gozatzeko direlako, bigarren maila batetik, baina besteek bezainbesteko poza sortzen dute. Gogoan izan Lamiak estropadan dagoeneko ama diren bere ikasleekin egiten duela topo; oroitzapen bikaina du Diego Echevesteren alabekin.

Lan-etorkizuna esperientzia dutenei aurkeztu ohi zaien moduan aurkeztu zaie. Bere ustez, badira gauza batzuk orain errepikatuko ez nituzkeenak, eta bere garaian naturaltasunez onartu zituen. Orain errazago azaleratzen dira ustekabeko arriskuen inguruko zalantzak eta beldurrak, eta ondorioak bela-eskolako ikasleengan. Segurtasuna gehiago baloratzen du. Irakaskuntza gustatzen zaio oraindik, eta nabigatzen duten neska-mutilak bereziak direla uste du. Bakarrik borrokatzen dira beren borroka-gaitasunarekin

Tuvieron sus aventurillas caribeñas.

Participó con Felipe en una regata Bretaña-Marruecos, y con Iñigo Jauregui en Cádiz en una de cien millas. El hecho de que no estuviera sujeta a una disciplina laboral estricta le permitía dedicar tiempo a la vela. Su madre llevaba el negocio de ropa de confección infantil en Donostia y Tata le solía ayudar.

Los fines de semana comenzó a dar cursillos de vela en el club una vez que obtuvo el título que concedía la Federación de Vela, que era lo que se exigía entonces para impartir enseñanzas como monitor. Más adelante se sacó el PER y el título que exigía el Gobierno Vasco para ser monitor de Deporte Escolar. Ahora ya tiene el 2º Grado Medio de Monitor de Vela que se exige en este momento. Con Ramón Yarza de presidente del club le hacen el contrato fijo de monitora en 1998, con el que continúa. La escuela era su segunda casa desde los 23 años y lleva 25 años dando formación durante los fines de semana.

Con Mikel Vázquez compartió los primeros aprendizajes de “Optimist” y muchos años más tarde conoció otros aspectos suyos que le gustaron y acabaron formando una familia: lo que dios ha unido, que no lo separe el mar. Porque el mar es su segunda casa, y hace 13 años llegó otro tripulante a la familia: Adriano, que como buen Vázquez-García está también enganchado al mar. Y así, cuando no acompaña a Mikel en una regata como tripulante le tiene que llevar a Adriano a competir en alguna otra. El mar está presente siempre.

La regata de competición le ocupó desde los 30 a los 38 años, siempre como tripulante de Mikel, y en las femeninas como patrona (Costa Vasca, Lamiak). También ha participado en cree que todas las Hombre-Mujer Barco, en las 10 últimas con Mikel. Tiene en su haber muchos trofeos colectivos como tripulante. Y como monitora muchas alegrías al ver triunfar a sus alumnos. Son triunfos que no brillan porque se disfrutaban desde la sombra, desde un segundo plano, pero que producen tanta satisfacción como los otros. Recuerda que en la regata Lamiak regatea con alumnas tuyas que ya son madres; tiene un recuerdo genial de regatear con las hijas de Diego Echeveste.

El futuro laboral se presenta como se suele presentar a los que tienen experiencia. Considera que hay cosas que no repetiría ahora y que en su momento asumió con una naturalidad que le sorprende. Ahora afloran con más facilidad las dudas y los miedos a los riesgos inesperados y las consecuencias en los alum-

konpontzen dituzten egoeren aurrean. Ez daude taldearen babesean horiek ebazteko babestuta, eta ez dute bilatzen. Ez dute osatzen talde-kiroletan aritzen direnen talde-nahiek, eta, hala ere, taldean lehiatzen direnean, ondo sinkronizatutako erloju baten moduan moldatzen dira, ontzian lan-unitate bat osatuz. Gertaera arriskutsuen oroitzapenen artean, 18 urterekin, galerna batek Donibane Lohizunetik Borja Jaureguien Kelerrean eskolako zortzi neska-mutilekin itzultzen harrapatu zuenean bizi izandakoa dago. 1987ko ekainaren 10a zen, eta gaur egun oraindik ekainaren 10ean deitzen diote elkarri data, sustoa, abentura gogoratzeko. Driza bat helizean eta leman trabatu zen, eta gobernurik gabe geratu ziren, Erretara bultzatuak izan zirelarik. Laguntza eskatu zuten, eta helikoptero batetik heldu zitzairen. Helikopteroak erreskatatu egin zituen, Frantziako salbamendu-txalupa batek ontzia Donibane Lohizunera eramaten zuen bitartean. Susto on bat eta itsasontziko matxura bat besterik ez zen geratu bizipen hartatik.

Nahiz eta bere familia Adriano, Mikel eta itsasoa izan, azken honek gero eta errespetu handiagoz maite du. Coke eta bere ezagutzak transmititzen ahalegindu diren beste batzuk bezala, haizearen, itsasoaren eta belaren sekretuak ezagutzen hasi diren neska-mutiei laguntzen jarraituko du, berak egiten duen eta egin duen bezala goza dezaten.

nos de la escuela de vela. Valora más la seguridad. La enseñanza le sigue gustando y considera que los chavales que navegan son peculiares. Se pelean solos ante situaciones que resuelven con su capacidad de lucha. No se encuentran arropados para resolverlas por el amparo del grupo, ni lo buscan. No forman esas querencias grupales de quienes practican deportes de equipo y sin embargo cuando compiten en equipo se acompasan como un reloj bien sincronizado, formando una unidad de trabajo en la embarcación.

Entre los recuerdos de sucesos peligrosos está el que vivió con 18 años cuando una galerna le sorprendió volviendo de San Juan de Luz en el Keler de Borja Jauregui, con ocho chavales de la escuela. Era un 10 de junio de 1987, y todavía hoy se llaman unos a otros el 10 de junio para recordar la fecha, el susto, la aventura. Una driza se trabó en la hélice y el timón, y quedaron sin gobierno, siendo empujados hacia las Erretas. Pidieron ayuda y esta les llegó desde un helicóptero que les rescató, mientras una lancha francesa de salvamento remolcaba la embarcación a San Juan de Luz. Un buen susto y unas averías en el barco es todo lo que quedó de aquella vivencia.

Aunque su familia son Adriano, Mikel y el mar, a este último le va queriendo cada vez con más respeto. Seguirá empeñándose, igual que Coke y otros que se han esforzado en transmitir sus conocimientos, en ayudar a los chavales que empiezan a conocer los secretos del viento, del mar y de las velas para que los disfruten como ella lo hace y lo ha hecho.



8.- URREZKO EZTEIEN OSPAKIZUNA: ERAKUSKETAK ETA MAHAI INGURUA

URREZKO EZTEIEN OSPAKIZUNA KLUBEAN

Arratsalde on,
Denok dakigun bezala, Klub Nautikoa Udalaren ekimenez hasi zen Don Pedro Aguinagalde alkate eta sustatzaile nagusi 1969an.

Gure Klubaren bizitza bi fase desberdinetan banatu daiteke: lehenengoa, 1969tik 1979ra eta bigarrena 1979tik aurrera.

Lehen fasean Kluba bere Zuzendaritza Batzordearekin formalizatu zen, Pedro Aguinagalde lehendakari zela.



Nicolás Azcona y Fernando Collazo, presidente y expresidente bajo la placa conmemorativa, durante el acto inaugural del cincuentenario en febrero de 2020. Fernando partiría en su última singladura poco tiempo después.

8.- BODAS DE ORO: EXPOSICIONES Y MESA REDONDA

CONMEMORACIÓN EN EL CLUB DE LAS BODAS DE ORO



Cartel anunciador del evento.

Buenas tardes,
Como todos sabemos, el Club Náutico comenzó por una iniciativa del Ayuntamiento con Don Pedro Aguinagalde como alcalde y principal propulsor en el año 1969.

La vida de nuestro club puede dividirse en dos fases diferentes: la primera, de 1969 a 1979 y la segunda de 1979 en adelante.

Garai hartan, Hondarribiak uda pasatzeko kolonia handia zuen eta handik bazkide berriak sortu ziren eta lehen zuzendaritza batzordeko kide ere bihurtu ziren. Izan ere, Madril en lokal bat sortu zuten Pedro de Valdivia kaleko 36. zenbakian behin-behineko egoitza soziala, Hondarribian klub soziala genuela arte.

Laguntza hau oso ondo etorri zen, ministerioetan administrazio baimenak erraztu baitzituzten “kostaseko” zegozkienak eta abar ... eta baita gizarte eraikinaren, miniportuaren eta abarren proiektuak gauzatzeko lagundu ere.

Ilusio handia zegoen, baina aurrekontuak iritsi zirenean, euforia gutxitu zen. Horrela joan ziren urteak, eta bilera orokorra egiten zen uda guztietan, Elizalde zinemaren.

1975ean, alkate aldaketarekin, Doña Mercedes Iridoy Klubeko presidente bihurtu zen eta hango urteko biltzar nagusian zuzendaritza batzorde berria osatu zen. Hainbat Hondarribiko bisilagunak parte hartu zuten topaketa honetan, hala nola, Borja Jauregui, Iñigo Jauregui, Hilario Martinez, Jose Ramon Amunarriz eta ni, itsasontzietarako zerbitzuei buruz gehiago pentsatu genuen Klub Soziala baino

Zoritarrez, Klub Sozialaren proiektua erori egin zen piloteaketaren, plataformaren eta eraikinaren kostu handia zela eta, baina harri-lubetako horma duen mini-portu baten proiektuan sartu ginen. Proiektu hau D. Manuel Sainz de Vicuña Dr Arkitektoa eta D. Salvador Diaz Magro arkitektoa.egin zuen. Xehetasun gisa esateko, Iñigo eta Hilariok Salvador Diaz Magro arkitektoarekin batera zundarekin inguru osoa neurtu zuten.

Gainera, urte hartan, uztailean, abuztuan eta iraileko 15 egunetan martxan jarri zuen refujioko portutik “boteroaren” zerbitzua abiarazi zen.

Berriro ere, arazo beraren aurrean geunden, dirua.

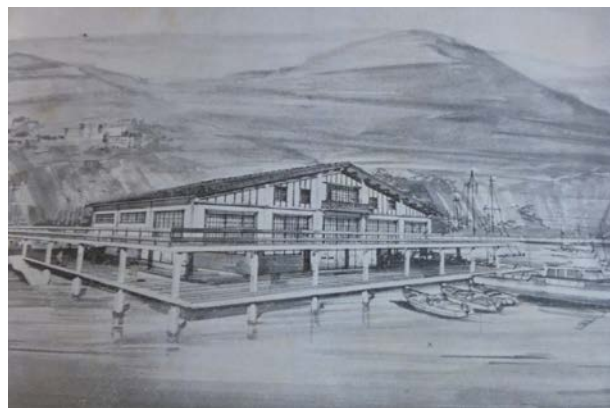
Horrela hasi genuen 1976. urtea, Klubaren jarraikortasunerako garai eta arazo nahasiekin.

1977an, Batzordeak Club del Udaletxearekin lotutako guztia kentzea erabaki zuen. Ez dut data zehatza gogoratzen, baina gogoan dut Udaleko kamioia nire tailerraren aurrean agertu zeneko eguna, bertan 4 kutxa handi zeudela Klubaren dokumentazio guztia zegoen.

Une horretatik aurrera, bilerak tailerean hasi ginen. 1978an egindako batzarrean, zehazki abuztuaren

En la primera fase, se formalizo el Club con su Junta Directiva, con Pedro Aguinalde como Presidente. En esta época, Hondarribia contaba con una gran colonia veraniega de la cual salieron nuevos socios e incluso llegaron a formar parte de la primera junta directiva, de hecho, acondicionaron un local en Madrid en la calle Pedro de Valdivia nº 36 como domicilio social provisional hasta que tuviéramos un club social en Hondarribia.

Este apoyo vino muy bien, pues facilitaron los permisos administrativos en los ministerios correspondientes a costas, etc..., e incluso colaboraron en la realización de los proyectos del edificio social, mini puerto, etc....



Recreación de la sede diseñada por Sainz de Vicuña en 1970, asentada sobre pilotes, en la ubicación de la actual escuela de vela. Mucha terraza, salones, bar, y pocos puntos de amarre. Un club de corte elitista, más social que deportivo.

Hubo mucha ilusión, pero cuando llegaban los presupuestos la euforia decaía. Así pasaron los años, durante los cuales se celebraba anualmente una junta general cada verano en el cine Elizalde.

En el año 1975, con el cambio de alcalde, paso a ser presidente del Club Doña Mercedes Iridoy y en la asamblea de este año se formó una nueva junta directiva.

En esta junta, entraron varios socios de Hondarribia, como Borja Jauregui, Iñigo Jauregui, Hilario Martinez, Jose Ramon Amunarriz y yo mismo que pensábamos más en los servicios a los barcos que en el Club Social.

Desafortunadamente, el Club Social se desechó por el alto coste del pilotaje, la plataforma y el edificio, pero entramos en el proyecto de un minipuerto con escollera y muro. Este proyecto fue realizado por el

28an, mini-portuko obrak hasteko baimen guztiak ditugula iragarri zen eta urteko 3000 pteko kuota zehazten da, eta ekarpen posibleen hedapena 100.000 pt-ra. Bazkideei ere galdetzen zaie ea Klubeko kide gisa jarraitzeko prest zeuden ala ez jakiteko zer kapitalekin konta genezakeen aipatutako lana hasteko.

1979. urteko uztailaren 21ean, arratsaldeko 17:30etan, ezohiko batzar orokorra egiten da Arrantzaleen Kofradiako Aretoan eta bertan 32 bazkideren presentzia dugu eta honako gai zerrenda honekin ordezkaturik dauden artean, zehaztasunarekin honela transkribatzen dut bileraren akta:

1. Lehenengo puntua: Klubaren egungo egoera

Maila ekonomikoan, mini-portuaren proiektua egi-tea ez zela bideragarria. Eta iaz onartutako ekarpena nahikoa ez izango zela iritzi zitzaion lana gauzatzeko interesa zuten bazkide kopuru txikia zela, eta gainera horietako askok udako bizilekua aldatu izanagatik galtzearekin batera.

Lehenik eta behin, Klubaren desegitea planteatu zen. Zorionez eztabaida larri baten ondoren, eta horretan parte hartzaile gehienek esku hartu zuten, Klubaren jarraipena adostu zen.

Zentzu horretan, hainbat ekimen eman ziren, hala nola, pantalanaren instalazioa egungo lehen harria proiektuaren izango zen.

2. Bigarren puntua: Zuzendaritza Batzordearen dimisioa eta berriaren sendotzea.

Mercedes Iridoyek, Klubeko zuzendaria, zuzendari-tzatik dimisioa aurkeztu zuen.

Batzordean onartuta izan zen eta administrazio kontseilu berria kide berrien izendapenarekin finkatu zen, honela geratuta:

- Zuzendaria: Luis López de Sosoaga Lapeña
- Zuzendari ordeza: Valentín Aldanondo Suquía
- Diruzaina: Jose Jauregui Laborda
- Idazkaria: Ricardo Letamendia Oyarzabal
- Kideak: Hilario Martínez Oronoz, Iñaki Jauregui Echeveste, Cecilio Gaztelupe, Iñigo Jauregui Fuerte.

Bertaratutako bazkide gehienek insistentziari esker, zuzendaritzako 4 kidek beren dimisio jarrera berriro aztertuta zuten eta, azkenean, berriaren parte bihurtu ziren.

DR. Arquitecto D. Manuel de Vicuña y el Arquitecto D. Salvador Diaz Magro. Como detalle decir, que Iñigo e Hilario junto con el arquitecto Salvador Diaz Magro, hicieron el sondeo de toda la zona con el escandallo.

Además, durante ese año se puso en marcha un servicio de botero desde el puerto de refugio que funcionó durante los meses de julio, agosto y 15 días de septiembre.

Una vez más, volvíamos a encontrarnos con el mismo problema, el dinero.

Y así comenzamos el año 1976, con tiempos convulsos y problemas para la continuidad del Club.

En el año 1977, La Junta decide sacar todo lo relacionado con el Club del Ayuntamiento.

No me acuerdo de la fecha exacta, pero si recuerdo el día en que apareció el camión del Ayuntamiento delante de mí taller con 4 cajas grandes dentro de las cuales se encontraba toda la documentación del Club.

A partir de ese momento, comenzamos a hacer las reuniones en el taller.

Durante la asamblea del año 1978, concretamente el 28 de agosto, se pone en conocimiento que disponemos de todos los permisos para comenzar las obras del minipuerto y se concreta una cuota anual de 3000 pts. y una ampliación de las posibles derramas a 100.000 pts.

También se solicita a los socios si se disponían a seguir como socios del Club con el fin de saber con qué capital podíamos contar para comenzar dicha obra.

El 21 de julio de 1979, a las 17.30h, se celebra una junta general extraordinaria en el Salón de la Cofradía de pescadores donde contamos con una asistencia de 32 socios entre presentes y representados con el siguiente orden del día, lo transcribo tal cual está en el acta de la asamblea:

1. Primer punto: La Situación actual del Club

Se llegó a la conclusión de que, a nivel económico, era inviable llevar a cabo el proyecto del minipuerto y se consideró que la derrama aprobada el pasado año resultaría insuficiente por el escaso número de socios interesados en la ejecución de la obra, contan-

Ekintza honetatik abiatuta, Klub Nautikoaren bigarren fasea - Hondarribiko Itsaskari Baita hasten da.

Lehenengo bilera 1979ko abuztuaren 10ean egin zen eta bigarrena abuztuaren 17an, eta astero egitea erabaki zen.

Abenduaren 27an, elkarrizketen berri ematen da eta xehetasunak Chantre eraikuntzekin amaitzen dira. Azkenean, 1979ko abenduaren 11n, udalak eraikitzeko lizentzia eskatu zuen eta Klubaren instalazioen oinarri izateko balioko zuen azken proiektua aurkeztu zen.

Aho batez onartzen da.

500 metro karratuko zabaldegi hau egiteko, mini-portuaren proiektua aldatu behar zen.

Errepide, kanal eta portuetako ingeniariak Javier Astrain Calvo eta Javier Liria Franch jaunak arduratu ziren aldaketa horretaz.

Zuzendaritza batzordean, 1980ko maiatzaren 1ean, eraikuntza lizentziaren onespina jaso genuen. Lizentzia horretan obrak erabilera publiko-ko eta udalerrikoak izan behar zirela esaten zen, eta obra lizentzia aprobetxatu genuen obra egiteko. Eta bestalde helegitea aurkeztu zen honela zioen baldintzaren aurka: "Eraiki beharreko instalazioek udalekoak izan behar dute eta erabilera publikorako".

Helegite hori Udalari irabazi genion.

1980ko maiatzaren 31n itsasontzien, garabien eta abarren funtzionamendurako itsas araudia idaztu egiten da.

Bukatzeko, Ricardo Letamendia idazkariaren lan bikaina eskertu nahi dut, dokumentuak, administrazio baimenak eta abar bildu izanagatik.

Cecilio Gaztelupe batzorde kidearena, obraren kontratazioaz arduratu Construcciones Chantre-rekin eta obraren finantziakoa antolatzeagatik, eta noski, Iñigo Jauregui eskerrak ematea hainbeste kirol poztasun ekarri dizkigun Bela eskola antolatzeagatik, eta elbarrituentzako lehen bela eskola sortzen aitzindaria izateagatik.

Eta ez dut istorio hau amaitzeko modu hoberik burutzen estropada bati buruzko istorio batekin baino,

do, además, con la posible baja de muchos de ellos por haber trasladado su residencia de verano.

Ante todo, esto, se llegó a plantear la disolución del Club, cosa que afortunadamente después de un serio debate, durante el cual intervinieron la mayor parte de los asistentes, se acordó la continuidad del Club.

En este sentido, se aportaron diversas iniciativas como la instalación del embarcadero que se convertiría en la primera piedra del actual proyecto.

2. Segundo punto: La dimisión y consolidación de la nueva Junta Directiva.

Mercedes Iridoy, en su papel de presidente del Club, presentó la dimisión en bloque de la junta, la cual fue admitida y se procedió a consolidar la nueva junta directiva con el nombramiento de los nuevos integrantes quedando de la siguiente forma:

- Presidente: Luis López de Sosoaga Lapeña
- Vicepresidente: Valentín Aldanondo Suquía
- Tesorero: Jose Jauregui Laborda
- Secretario: Ricardo Letamendia Oyarzabal
- Vocales: Hilario Martínez Oronoz, Iñaki Jauregui Echeveste, Cecilio Gaztelupe, Iñigo Jauregui Fuertes.

Ante la insistencia por parte de la mayoría de los socios presentes, 4 miembros de la junta reconsideraron su postura de dimisión y finalmente entraron a formar parte de la nueva.

A partir de este acto, comienza la segunda fase del Club Nautico – Hondarribiko Itsaskari Barta.

La primera junta tuvo lugar el 10 de agosto de 1979, y el 17 de agosto la segunda y así se acordó hacerlo todas las semanas.

El 27 de diciembre, se informa de las conversaciones y se ultiman los detalles con construcciones Chantre. Finalmente, el 11 de diciembre de 1979 se solicita en el ayuntamiento la licencia de obra y se presenta el proyecto final de las obras a realizar que servirían de base para las instalaciones del Club.

Se aprueba por unanimidad.

Para hacer esta explanada de 500 metros cuadrados se tuvo que modificar el proyecto del minipuerto. Se encargaron de esta modificación los ingenieros de caminos, canales y puertos D. Javier Astrain Calvo y D. Javier Liria Franch

non Iñigok, Iker Martinez de Lizarduy Lizarribar tripulataile gisa hartu zuen, komentatu zuen:

"MUTIKO HAU FENOMENOA DA,
HAIZEA USAITZEN DU"

Iñaki Jauregui "Ttittino"



En la xaia del club se exponían trofeos, fotografías, planos, maquetas de barcos, actas, proyectos de sueños no cumplidos y de los cumplidos, y los del futuro. Un crisol de las ilusiones de 50 años.



La xaia del club sirvió también para ilustrar los cincuenta años. Felipe Lopetegui, Comodoro, de pie, moderador del acto, ante la mesa de ponentes: J.I. Tolosa, J. Andiano, I. Jauregui (dando explicaciones), e H. Martínez, ante unos socios atentos.

En la junta directiva del 1 de mayo de 1980 nos llega la aprobación de la licencia de obra. Esta licencia decía que la obra tenía que ser de uso público y municipal y aprovechamos la licencia de obra para hacer la obra y por otro lado, se puso un recurso de reposición contra el condicionado que decía: "Las instalaciones que se construyan deberán ser municipales y de uso público".

Este recurso se ganó al Ayuntamiento.

El 31 de mayo de 1980 se redacta el reglamento marítimo de funcionamiento de boteros, gruas, etc....



En el acto inaugural nos acompañaron representantes de EKP (Oriol R. Cabestany), y del Ayuntamiento (K. Silanes, Concejal de cultura e I. Altuna, Teniente de Alcalde) entre el Comodoro del CNH Felipe Lopetegui (con gafas sobre la cabeza) y el Expresidente Diego Echeveste (de espaldas, de azul).

Para terminar, quiero agradecer la gran labor del secretario Ricardo Letamendia, por la recopilación de los documentos, los permisos administrativos, etc, del vocal Cecilio Gaztelupe por ocuparse de la contratación de la obra con Construcciones Chantre y organizando la financiación de la obra y por supuesto agradecer a Iñigo Jauregui por la organización de la escuela de Vela, que tantas alegrías deportivas nos ha aportado, y por ser el pionero en la creación de la primera escuela de vela para minusválidos.

Y no se me ocurre mejor manera de terminar este relato que con una anécdota acerca de una regata donde Iñigo llevando como tripulante a Iker Martinez de Lizarduy Lizarribar comentó :

"ESTE CHAVAL ES UN FENOMENO,
HUELE EL VIENTO"

Iñaki Jauregui "Ttittino"



Felipe Lopetegui presentando la mesa redonda.

MAHAI-INGURUA CNH-HIBREN XAIAN 2020ko otsailaren 14a, klubaren berrogeita hamar- garren urteurrenari buruzkoa.

20:00etan, HKNko aretoan 25-30 pertsona inguru bildu ginen, parte hartzeko nahiarekin, bai aretoko mahaiko kideen azalpenei erantzunez, bai argitara ateratzen ari denari buruzko pasadizoak eta iritziak emanaz. Mahaian José Ignacio Tolosa, Javier Andiano, Iñaki Jáuregui eta Hilario Martínez Oronoz daude, guztiak ere klubeko Zuzendaritza Batzordeko kide historikoak garai ezberdinetan, Felipe Lopetegui aurkeztuak, klubeko komodoro eta saioaren moderatzailea.

Iñaki Jáuregui saioa prestatu zuen eta 1969-1979 urteen arteko hasieraren kronologia deskribatu zuen, Pedro Aguinalde alkatea buru zuen lehen zuzendaritza aipatuz, pisu politiko eta soziala zuen Madrilgo udatiarren ordezkaritza zabalarekin, klubaren lehen egoitza soziala Madrilgo Pedro de Valdivia kaleko 36. zenbakian egoteraino, lehen proiektuetako bat kudeatzeko kokapen egokia baitzen. 31 milioi pezeta; horretarako ez zegoen aurrekonturik.

Eta klubaren haurdunaldiak eta "haurtzaroak" izan zituzten gorabeherak azaltzen ditu, eta anekdota batzuk proiektuak planteatzeko beharrezkoak diren datu teknikoekin lotuta daude, hala nola Hilario Martinezen eta bere artean 1976an egindako batimetriekin; beste batzuk klubari gizarte- eta kirol-egoitza bat emateko egin ziren proiektuekin; beste batzuk, berriz, batzar konbultsiboei, batzar-dimisioekin. Klubaren kontzepzioari buruzko desadostasunak; eta beste batzuk, azkenik, leuntasunez markatuz diktaduraren amaierako eta demokraziaren hasierako gizarte-ingurune irakin hartan kokatutako hastapenak, kluba orain onura ateratzen diogun gizarte- eta kirol-esentzia sedimentatzera eramanez zutenak, kirol-arrakastak Are-

MESA REDONDA EN LA XAIA DEL CNH-HIB 14 de febrero de 2020 en relación con el cincuentenario del club.

A las 20 horas, en la xaia del CNH nos reunimos unas 25-30 personas con el deseo de participar, bien atendiendo las exposiciones de los componentes de la mesa que preside la sala, bien aportando anécdotas y opiniones sobre lo que va saliendo a la luz. En la mesa se encuentran José Ignacio Tolosa, Javier Andiano, Iñaki Jáuregui e Hilario Martínez Oronoz, todos ellos miembros históricos de la Junta Directiva del club en diferentes épocas, que son presentados por Felipe Lopetegui, Comodoro del club y moderador de la sesión.

Iñaki Jáuregui se había preparado la sesión e iba describiendo la cronología de los inicios desde 1969 - 1979, haciendo mención a la primera directiva presidida por el alcalde Pedro Aguinalde, con una amplia representación de veraneantes de Madrid con peso político y social, hasta el punto de que la primera sede social del club se encontraba en el número 36 la Calle Pedro de Valdivia de Madrid, una ubicación adecuada para gestionar uno de los primeros proyectos, de unos 31 millones de pesetas, para cuya ejecución no se contaba con presupuesto suficiente. Y va desgranando las vicisitudes por las que fue pasando la gestación y la "infancia" del club, haciendo referencia a anécdotas relacionadas unas con datos muy técnicos necesarios para el planteamiento de proyectos, como las batimetrías realizadas entre Hilario Martínez y él mismo en 1976; otras con los distintos proyectos que fueron sucediéndose para tratar de dotar al club de una sede social y deportiva; otras con referencia a asambleas convulsas con dimisiones de juntas, nuevos cargos directivos, discrepancias sobre la concepción del club; y otras, en fin, marcando con suavidad aquellos inicios encastrados en aquel entorno social efervescente del final de la dictadura y comienzo de la democracia que llevaron al club a sedimentar su esencia socio deportiva de la que nos beneficiamos ahora, éxitos deportivos incluidos.

En la sala hay testigos de muchas de sus referencias: cartas, planos, pertrechos y aparatos antiguos para ayuda a la navegación, fotografías, actas, trofeos, intercalados con maquetas preciosas que nos han prestado socios o amigos del club para dar brillo al cincuentenario. La sala es un auténtico crisol visual que recoge con fidelidad las diferentes sensibilidades que han confluído en lo que es actualmente el club: un proyecto en el que cabe toda la diversidad de actividades relacionadas con el mar, desde las deportivas,



Diego Echeveste, Fernando Collazo, J. Ignacio Tolosa, Juan Antonio Barbado y Niko Azkona en el corte de la cinta inaugural de la exposición y los actos inaugurales el 16 de febrero de 2020. Cinco presidentes marcando la continuidad.

toan bere erreferentzia askoren lekukoak daude: gutunak, planoak, nabigaziorako tresna eta tresna zaharrak, argazkiak, aktak, garaikurrak, klubeko bazkide edo lagunek berrogeita hamargarren urteurrenari distira emateko eskaini dizkiguten maketa preziatuekin tartekatuta. Aretoa benetako arragoa bisuala da, eta fideltasunez jasotzen ditu gaur egun kluba den horretan bat egin duten sentsibilitateak: itsasoarekin lotutako askotariko jarduerak biltzen dituen proiektua da, kirol-, arrantza- eta abentura-jarduerak, prestakuntza-jarduerak, erakundeen arteko lankidetzakoak, kudeatzaileak eta sozialak. Margolari paleta bat, non itsasoaren eta gure ingurune sozialaren kolore guztiak sartzen diren.

Iñakiren azken erakusketa pasadizoen eta laguntzaileen baten komentario osagarriren baten ondoren, txalo zaparrada bero bat astinduko du aretoa, eta, itzaltzean, Felipe Lopetegui Javier Andianori sarre-
ra emango dio.

Javier, ondoren, kluba martxan dagoela, ainguralokuan amarratzeko aukerak sortzen ari direla komentatzen ari da, bazkideak ontzietara gerturatze-

pesqueras y de aventuras, hasta las formativas, de colaboración institucional, gestoras y sociales. Una paleta de pintor en la que caben todos los colores del mar y de nuestro entorno social.

Tras las últimas anécdotas de exposición de Iñaki y algún comentario complementario de algún asistente, sacude la sala un caluroso aplauso que, al apagarse, da pie a Felipe Lopetegui a dar entrada a Javier Andiano.

Javier, a continuación, va comentando cómo, ya con el club en marcha, van surgiendo las posibilidades de amarres en el fondeadero, con un botero para ir acercando a los socios a las embarcaciones. Había mucha gente joven, incrementándose el número de socios que sustituyeron a los “veraneantes”. La sede estaba en un piso propiedad de Paco Lasa, Ingeniero Naval, alcalde de Donosita. Marian era la secretaria. Javier con su carácter impulsivo y una expresividad sin barreras, entre arrebatadora y canalla, va repasando el ambiente amigable que vivió, conviviendo vela y pesca, con saraos, comidas y fiestas.

ko botero batekin. Gazte asko zegoen, "Udatiarrak" ordezkatu zituzten bazkideen kopurua handituz. Egoitza Paco Lasa Donostiako alkatearen etxebizitza batean zegoen. Marian idazkaria zen. Javierrek, bere izaera oldarkorrarekin eta oztoporik gabeko adierazkortasunarekin, irabiatzailearen eta zitalaren artean, bizi izan zuen giro atsegina errepasatzen du, belarekin eta arrantzarekin, saraoekin, otorduekin eta jaiekin batera.

Gogora ekarri du Eusko Jaurlaritzak klubean garatzeko onartutako aurrekontuaren 1.200 milioi peze-ta, baina portuaren aurkako kudeatzailearen erantzun bortitzak inbertsioa zapuztu zuen, eta dirua Getariara joan zen.

Geroago, kirol-portuaren proiektura itzuli zen, eta nork kudeatuko zuen, zein enpresak kudeatuko zuen eta haien arteko Eturarena planteatu zen. Hortik sortu zen EKP eta egungo portua. Bela-instalazioak eta egoitza soziala urrun geratu ziren, orain dauden bezala.

Gaur egun, klubak 8 langile finko eta hainbat behin-behineko ditu, denboraldika, klubaren funtzionamenduaren onarpen sozial zabalarekin.



Otra visión de la exposición, con el proyecto de futura escuela de vela a la derecha.

José Ignacio Tolosak, laurogeiko hamarkadaren hasieran, bela-eskola finkatzea eta kristalizatzea lortu zuen. Bere familiarekin oso oroitzapen atsegineko pasadizoak eskaintzen ditu, kandelaz gozatzen. Bere semeek bere ontzia ingelesez "Flood" izenaz bataiatu zuteneko pasadizoa, soinu hobea izan zezan eta itsasoa edo antzeko zerbaite esan nahi zuelako uste osoan, benetan "urperatzea" esan nahi duenean, itsasontzi batentzako izen ona.



Exposición de trofeos, planos, maquetas, las ilusiones del club.

Recuerda los 1.200 millones de pesetas del presupuesto aceptado por el Gobierno Vasco para desarrollar en club, pero la fuerte contestación de la gestora antipuerto fulminó la inversión y el dinero fue a parar a Getaria.

Más adelante se volvió al proyecto de puerto deportivo, planteándose quién lo gestionaría, qué empresa lo gestionaría, la de Étura entre ellas. De ahí surgió EKP y el puerto actual. Las instalaciones de vela y la sede social quedaron distanciados, tal como están ahora.

En el momento actual el club cuenta con 8 empleados fijos y varios eventuales, a temporadas, con amplia aceptación social del funcionamiento del club.

José Ignacio Tolosa, a principios de los ochenta consiguió que se asentara y cristalizara la escuela de vela. Aporta anécdotas de muy grato recuerdo con su familia, disfrutando de la vela. La anécdota del nombre con que sus hijos bautizaron a su embarcación, en inglés "Flood", para que sonara mejor y en la convicción de que significaba mar o algo parecido, cuando en realidad significa "Inundar", buen nombre para un barco.

Surge el comentario de que en aquella época el Comodoro del club era Antton Lizarribar, el abuelo de Iker Mz. de Lizarduy.

Por último, Hilario Martínez Oronoz recordó como se constituyó como el primer monitor de vela al lograr la convalidación de su título de navegación pesquera con el de deportiva, por sus conocimientos expertos y afición a la navegación a vela. Cómo hicieron una "leva" de chavales de Lurgorri y los em-

Garai hartan klubeko Komodoro Antton Lizarribar zen, Iker Mz. de Lizarduyren aitona.

Azkenik, Hilario Martínez Oronozek gogorarazi zuen nola eratu zen lehen bela-monitore gisa, arrantza-nabigazioko titulua kirol-nabigazioko tituluarekin baliozkotzea lortu baitzuen, bere ezagutza adi-tuengatik eta bela-nabigaziorako zaletasunagatik. Nola egin zuten Lurgorriko neska-mutilen "jasoaldi" bat eta ontziratu egin zituzten, bordo batzuk emanek portuko errepideko hormaren ondoan, etxetik ikusten zituzten neska-mutilen amen gozamenerako. Zaletasuna sortzeko modua zen, klubaren hastapenetan sortutako sentimendu elitista leuntzea eta zenbait arrantza-sektore profesionalek babesten zituzten erantzun sozialeko oztopo batzuk haustea. Garai hartan zeukan belaontzia gogoratuz, uste dut Merloi zela, kontrapuntu bat sortu zuen mahai-inguruan, bere azalpenaren amaiera esaldi poetiko batzuekin apaindu baitzuen. Esaldi horiek, lehenik, irribarrea eragin zuten, eta, ondoren, txalo zaparrada, mahai biribilari amaiera emateko.

Parte hartzaileen hitzaldiak askotan eten zituzten jendeak, bazkideek eta senitartekoek, azalpen edo azalpen zehatzekin lotutako pasadizo berriak emanek, eta guztiek gozatu zuten klubak sortu eta sortu zituen hainbeste oroitzapen atsegin gogora ekartzean. Ekitaldiari amaiera emateko, hitzaldi-solasaldiaz ordubete gozatu eta beste ordu erdi bat gauza aberats eta edariren bat mokokadaz gozatu ondoren, irribarrea eta umore ona apur bat gehiago luzatuko dira, xaiatik kanpo eta giro lasaian.

barcaron, dando unos bordos cerca del muro de la carretera del puerto para regocijo de las madres de los chavales que los veían desde casa. Era su forma de generar afición, pulir el sentimiento elitista que se había generado en los inicios el club y romper algunas barreras de contestación social que apoyaban algunos sectores pesqueros profesionales. Recordando el velero que tenía entonces, creo que era el Merloi, provocó un contrapunto en la mesa redonda al adornar el final de su exposición con unas frases poéticas que primero provocaron una sonrisa y luego la ovación con la que dio fin la mesa redonda.

Las intervenciones de los participantes habían sido interrumpidas en numerosas ocasiones por el público, socios y familiares, que aportaba aclaraciones, o nuevas anécdotas relacionadas con la exposición puntual, disfrutando todos al recordar tantos recuerdos gratos que generó y genera el club. Para poner colofón al acto, tras una hora de disfrute de la charla-coloquio y una media hora más de picoteo de cosas ricas y alguna bebida, la sonrisa y el buen humor se prolongaran un poco más, ya fuera de la xaia en un ambiente distendido.

9.- HONDARRIBIKO KLUB NAUTIKOAREN OSAGARRI JAKINGARRIAK

NORTASUN-EZAUGARRIAK: IZENA - ZIGILUAK - LOGOTIPOA

Fundazioa (1969-VIII-16): Hondarribiko Klub Nautikoa.

Aukeratu eta urtebetera, Mercedes Iridoy presidentek jakinarazpen bat bidaltzen die bazkide jaun-andreei, klubaren zigilua duena.

1978tik aurrera, Lehendakartzaren komunikazioetan eta aktetan, Klubaren gallardetea logotipo egiten da urte askoan.

(1981-XI-7) Euskarazko izena Hondarribiako itsaskari-aita izatea erabaki zen. Klubeko pertsona kualifikatuen ahozko informazioengatik, badirudi Fernando Artola "Bodari" ri kontsulta egin zitzaiola erabakia hartzeko orduan.

EGOITZAK (EGOITZA SOZIALA)

Pedro Valdivia, 36. Madril.

Iñaki Jauregiren lantegi-bulegoa. Udaletik ateratako Klubari buruzko dokumentazio guztia lokal honetan utzi zen (1977).

Etxebizitza bat Butroe pasealekuan, Paco Lasa itsas ingeniariak utzia, Donostiako alkatea.

(1979-VIII-24) Lur-Gorri eraikina Idazkaritza eta Batzar Aretoa jartzeko lokal gisa balioetsi da.

9.- DATOS COMPLEMENTARIOS DEL CLUB: CURIOSIDADES

SEÑAS DE IDENTIDAD: NOMBRE - SELLOS - LOGOTIPO

Fundación (16-VIII-1969): Club Náutico de Fuenterrabía.

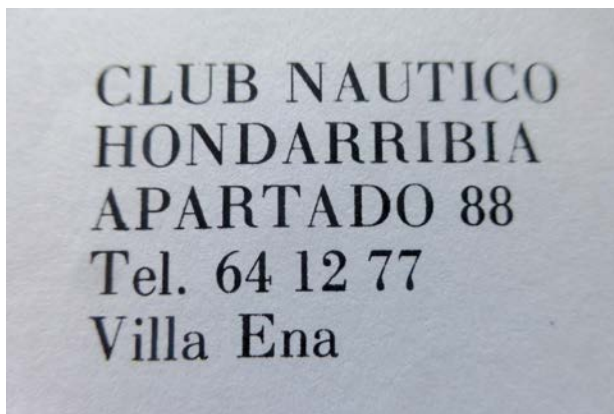
Al año de su elección, la presidente Mercedes Iridoy envía una comunicación a las señoras y señores socios donde aparece el sello del Club.



Primer sello del club de 1970

A partir de 1978, en comunicaciones de la presidencia y en actas, el gallardete del Club se hace logotipo durante muchos años.

(7-XI-1981) Se decide que el nombre en euskera sea Hondarribiako Itsaskari-Baita. Por informaciones orales de personas cualificadas del Club, parece que se consultó a Fernando Artola "Bodari" a la hora de tomar la decisión.



Primera dirección del club en Hondarribia

(1981-VIII-29) Ramón Iribarren zenbakirik gabe. Bela Eskolaren lokala, obrako etxola bat, itsaso handiko egun batean errepidearen beste aldean agertu zena.

2007: Minatera

BATZARRAK (BILERAK)

- Udaletzeko pleno aretoa
- Elizalde zinema
- Arrantzaleen kofradia
- Udal Aurrezki Kutxaren lokala
- Urdanibia Hotela (Hendaia eta Hondarribiko aretoa)
- Nafarroako koloniak
- Klubaren lokal soziala

GALLARDETEA

"Hondarribiko Itsaskari Baitaren" lehen estatutuetan, Madrilen onartutakoetan (1970eko irailaren 10ekoa), honako hau jasotzen da 12. artikuluan: "Ontzi baten jabe den bazkide orok, Klubean inskribatuta bada, ontziaren gallardetea erabili ahal izango du, eta nahitaez erabili beharko du, beste sozietate bat izan ezik, baldin eta estatuko eta nazioarteko estropadetan parte hartzen badu, Zuzendaritza Batzordeak berriaz eman ezean".

Bazkideen Batzar Nagusia (1970-VIII-8): "Bilera amaitzean, Manuel Sainz de Vicuña y García Prieto jaunak Klubaren etorkizuneko gallardeteari buruzko zirriborro txiki bat aurkeztu zuen, eta zirriborro horrek bere garaian bere baitako ontzi guztiak eduki beharko ditu. Horrek esan nahi du gallardete horren ideia nagusia hondo urdin batean zehazten zela, eta horren gainean kolorearen kolorea jarri beharko zela. Gallardeteak, Klubaren lokaletan kontserbatu eta erakutsi denak, badu berezitasun bat: munduko ur

SEDES (DOMICILIO SOCIAL)

Pedro de Valdivia, 36. Madrid.

Taller-oficina de Iñaki Jauregi. Toda la documentación relacionada con el Club, sacada del Ayuntamiento, se depositó en este local (1977).

Una vivienda en el Paseo Butrón, cedida por Paco Lasa, ingeniero naval, alcalde de Donostia.

(24-VIII-1979) Se estima el edificio Lur-Gorri como local para la instalación de la Secretaría y Sala de Juntas.

(29-VIII-1981) Ramón Iribarren sin número. Local de la Escuela de Vela, una caseta de obra, que un día de mucha mar apareció al otro lado de la carretera.

2007: Minatera

ASAMBLEAS (REUNIONES)

- Salón de plenos del Ayuntamiento
- Cine Elizalde
- Cofradía de pescadores
- Local social de la Caja de Ahorros Municipal
- Hotel Urdanibia (Salón Hendaya y Hondarribia)
- Colonias de Navarra
- Local social del Club

GALLARDETE

En los primeros estatutos del "Club Náutico de Fuenterrabía", aprobados en Madrid (10-VII-1970), se contempla en el artículo 12º siguiente: "Todo socio propietario de una embarcación, inscrita en el Club, podrá hacer uso del gallardete del mismo, y deberá usarlo forzosamente, con exclusión del de otra Sociedad, siempre que tome parte en regatas nacionales e internacionales, salvo dispensa expresa de la Junta Directiva".

Junta General de socios (8-VIII-1970): "Al término de la reunión, por Don Manuel Sainz de Vicuña y García Prieto, se hizo una personal aportación de un pequeño boceto sobre el futuro gallardete del Club, y que deberán ostentar en su día todas las embarcaciones que al mismo pertenezca, significando que la idea central del dicho gallardete, se concretaba en un fondo azul, sobre el que había de figurar el color de la Ciudad de Fuenterrabía".

El gallardete, conservado y expuesto en los locales del Club, tiene la peculiaridad de haber ondeado al

gehienak haizetan ibili dira. Horrela jasota geratzen da Ignacio M^a Iraizoz Oteizak egindako "una (parte de la OC) Historia del C.N.H." ekarpenean (Sito "Ex-Comodoro del Club).

Santiago Gonzalez Zunzundegik idatzi du testua, Hondarribiko Klub Nautikora itzuli ostean.



Gallardete que acompañó en la primera vuelta al mundo en la aventura de la familia González Errazkin.

JO-TA-KEko kapitaina
Santiago Gonzalez Zunzundegi

AL CLUB NAUTICO DE HONDARRIBIA

Adjunto a la presente, tengo el honor de devolver al Club Náutico de Hondarribia EL BANDERIN, Insignia del Club, el mismo que me fue entregado por su presidente, al inicio del viaje, hace diecisiete años, para que me acompañara en mi navegar por los mares del planeta.

Es de gran satisfacción para mí, devolver este preciado préstamo a su prístino dueño tras haberlo exhibido y enseñorado por muchos Yacht Clubs en TODOS LOS OCEANOS DEL MUNDO.

En mi nombre y en el de mi tripulación (mi familia: Mayi, urko y Zigor), mi más profundo agradecimiento por la confianza de la que hemos sido depositarios durante tantos años y a lo largo de tan largo periplo.

Fdo. Santiago Gonzalez

viento por una gran parte de las aguas del mundo. Así queda reflejado en la aportación "Una (parte de la...) Historia del C.N.H., realizada por Ignacio M^a Iraizoz Oteiza "Sito" Ex-Comodoro del Club.

El texto en el gallardete ha sido escrito por el mismo Santiago González Zunzundegi, tras la devolución del gallardete al Club Náutico de Hondarribia.

Del CAPITAN DEL JO-TA-KE
Santiago Gonzalez Zunzundegi

AL CLUB NAUTICO DE HONDARRIBIA

Adjunto a la presente, tengo el honor de devolver al Club Náutico de Hondarribia EL BANDERIN, Insignia del Club, el mismo que me fue entregado por su presidente, al inicio del viaje, hace diecisiete años, para que me acompañara en mi navegar por los mares del planeta.

Es de gran satisfacción para mí, devolver este preciado préstamo a su prístino dueño tras haberlo exhibido y enseñorado por muchos Yacht Clubs en TODOS LOS OCEANOS DEL MUNDO.

En mi nombre y en el de mi tripulación (mi familia: Mayi, urko y Zigor), mi más profundo agradecimiento por la confianza de la que hemos sido depositarios durante tantos años y a lo largo de tan largo periplo.

Fdo. Santiago Gonzalez

ECOLOGÍA

En el Reglamento de Régimen Interno de la Junta Directiva del Club Náutico, una de las comisiones de servicio es la de Ecología y Pesca, que dice textualmente: "Corresponde a esta comisión, redactar, proponer y ejecutar los programas precisos para la contribución del Club al cuidado del medio ambiente en lo que al mar se refiere, y al cuidado de sus ecosistemas".

(26-VI-1992) El Ayuntamiento plantea la necesidad de disponer una barrera antipolución, para evitar la contaminación de la playa. Se ordena por el alcalde el alejar de la playa la línea de fondeos.

(7-VI-2003) EIBE. La asociación de Ballenas y Delfines pide la colaboración de los socios del Club para que anoten la situación de ballenas y delfines que vean en el mar.

EKOLOGIA

Klub Nautikoaren Zuzendaritza Batzordearen barne-araubideari buruzko erregelamenduan, Ekologia eta Arrantza zerbitzu-eginkizunetako bat da, eta honako hau dio hitzez hitz: "Batzorde honi dagokio Klubak ingurumena zaintzen eta bere ekosistemak zaintzen laguntzeko beharrezkoak diren programak idaztea, proposatzea eta gauzatzea".

(1992-VI-26) Udalak kutsaduraren aurkako hesi bat jartzea proposatu du, hondartzaren kutsadura saihesteko. Alkateak ainguratze-lerroa hondartzatik urruntzeko agintzen du.

(2003-VI-7) EIBE. Baleen eta Delfinen Elkartek Klubeko bazkideen laguntza eskatu du, itsasoan ikusten dituzten baleen eta izurdeen egoera jaso dezaten.

(2004-V-8) Itsasoko segurtasunari buruzko ministro-agindua betez, komunak dituzten ontzi guztiek ur zikinen tanga bat izan beharko dute.

(2006-V-13) Kluba Donostiako Meteorologia Zentroarekin eta Itsas Salbamenduarekin harremanetan dago enbata abisatzeko sistema bat bilatzeko, bai itsasontzientzat, bai hondartzentzat. Hondarribiara datozen galernak Matxixakon sortzen dira eta ordu-bete behar izaten dute hona iristeko.

OSPAKIZUNAK

Instalazioen inaugurazio ofizialeko ekitaldiak antolatzea eta dagokion programa idaztea (1981-XI-5). Luis López de Sosoaga presidenteak bazkideei zuzendutako gutuna (1981-XI-7): "Datorren abenduaren 12an, eguerdiko hamabietan, bedeinkapena, giltzak ematea, zerbitzu-erailkin berria martxan jartzea eta instalazioak handitzea izango dira, eta ekitaldi horretarako zure presentzia atsegina izango dugu.

Egun horretatik aurrera, klubaren zerbitzu guztiak Ramón Iribarren pasealekuan egingo dira, Arrantza-leen portutik 300 metrora".

(1994-II-11) Klubaren sorreraren 25. urteurrena.

BAZKIDE BETERANOAK

Onartu da (2016-V-21) "Bazkide Beteranoaren" figura sortzea, baldintza hauekin:

- 70 urtetik gorakoa izatea.

(8-V-2004) En cumplimiento de la Orden Ministerial sobre seguridad en el mar, todas las embarcaciones que tengan W.C. deberán tener un tanque de aguas sucias.

(13-V-2006) El Club está en contacto con el Centro Meteorológico de Donostia y Salvamento Marítimo para buscar un sistema de aviso de galerna, tanto para los barcos como para las playas. Las galernas que vienen a Hondarribia se forman en Matxixako y tardan una hora en llegar aquí.

CELEBRACIONES

Organizar actos de inauguración oficial de las instalaciones y redactar el programa correspondiente (5-XI-1981).

Carta dirigida a los socios (7-XI-1981) por el presidente Luis López de Sosoaga: "El próximo 12 de diciembre, a las doce del mediodía, se procederá a la bendición, entrega de llaves y puesta en marcha del nuevo edificio de servicios y ampliación de las instalaciones, acto para el que contamos con tu agradable presencia.

A partir de esa fecha, todos los servicios del Club, se desarrollarán en el Paseo de Ramón Iribarren, a 300 mts. del Puerto de Pescadores".



Gallardete y dirección asociados en el local de la actual escuela de vela

(11-II-1994) Celebración del 25 Aniversario de la fundación del Club.

SOCIOS VETERANOS

Se aprueba (21-V -2016) la creación de la figura de "Socio Veterano" con las siguientes condiciones:

- Ser mayor de 70 años.

- Gutxienez 15 urte bazkide izatea.
- Plaza beste pertsona bati pasatzea

Eskubideak:

- Bazkide beteranoak ez du urteko bazkide-kuota ordainduko.
- Instalazio eta zerbitzu guztien erabilerari eta gozatzeko eskubideari eutsiko diete.
- Batzarrera joateko, hitza izango dute, baina boto-rik ez.

ESKERRAK ETA AITORPENAK

(1983-X-6) Banderinen dohaintza: "Batzordeak eskatuta, eta kargua uzten duten zuzendariei emandako banderinek beren balio morala gal ez dezaten (bere garaian eman nahi izan zen balio morala), batzar honek onartzen du data horretatik aurrera kargua uzten duten zuzendariei soilik emango zaizkiela banderín bereziak, haien kudeaketa eskertzeko".

(1987-III-12) Batzarrak bere poza eta esker ona adierazi du Juan López Blanco Bela Eskolako monitoreak egindako kudeaketa bikainagatik, bereziki kirola egiten duten gazteenei emandako arretari dagokionez, Hondarribiko ikastetxe eta ikastoletako ikasleak gehituz.

(1989-VIII-24) Iñigo Jauregiren ENBATA ontzia zoriontzea, Cadizeko badián ospatu zen Bayleys trofeoan lortutako garaipen bikainagatik.

(1993-IX-3) Klubaren egunean, Sito Iraizoz omentzeko eta aintzatesteko proposamena, klubean egindako lanagatik.

(1995-VI-16) Klubak eskerrak eman dizkie Goio YARZA eta Ignacio Iraizoi.

(2001-VII-20) Klubaren eta Euskadiko Kirol Portuak elkartearen arteko akordioa izapidetzen ari zen bitartean, Batzarrak Hilario Martinezen klubarekiko prestutasuna nabarmendu zuen: "Jendaurrean aitortu eta eskertu nahi dugun jarrera goresgarria".

(2003-VI-7) Klubak Euskadiko ibilbide oneneko Klubaren saria eta Pello Olazabal Arrantza ordezkari onenaren saria jaso zituen.

(2018-IV-14) Kluba onura publikokoa da 2017ko ekainetik. "Titulu" honekin, Klubak beste diru-laguntza eta salbuespen lerro batzuk eskura ditzake.

Klubak Ohorezko Bazkide hauek saritu ditu: Perico

- Llevar al menos 15 años como socio.
- Traspasar su plaza a otra persona

Derechos:

- El Socio Veterano no pagará la cuota anual de socio.
- Mantendrán el uso y derecho de disfrute de todas las instalaciones y servicios.
- Podrán asistir a la Asamblea con voz, pero sin voto.

AGRADECIMIENTOS Y RECONOCIMIENTOS

(6-X-1983) Donación de Banderines: "A petición de la Junta y para que los banderines entregados a los directivos que cesan en su cargo, no pierdan su valor moral, que en su día se quiso dar, esta junta aprueba que, a partir de esta fecha, los banderines especiales serán exclusivamente entregados a los directivos que cesen en su cargo, en agradecimiento a su gestión".

(12-III-1987) La junta expresa su satisfacción y agradecimiento por la brillante gestión realizada por el monitor de la Escuela de Vela Juan López Blanco, especialmente en lo relativo a la atención prestada a los más jóvenes practicantes del deporte, incorporando estudiantes de los colegios e ikastolas de Hondarribia.

(24-VIII-1989) Felicitación a la embarcación ENBATA de Iñigo Jauregi por su magnífico triunfo en el trofeo Bayleys, celebrado en la bahía de Cádiz.

(3-IX-1993) En el día del Club, propuesta de homenaje-reconocimiento a Sito Iraizoz, por su dedicación al Club.

(16-VI-1995) Placa de agradecimiento del Club a Goio Yarza e Ignacio Iraizoi.

(20-VII-2001) Durante el tiempo de tramitación del acuerdo del Club con Euskadiko Kirol Portuak, la Asamblea destacó la disponibilidad hacia el Club de Hilario Martínez: "Actitud encomiable que queremos reconocer y agradecer públicamente".

(7-VI-2003) El Club recibió el GALARDÓN AL CLUB CON MEJOR TRAYECTORIA DE EUSKADI y el GALARDÓN AL MEJOR DELEGADO DE PESCA, Pello Olazabal.

(14-IV-2018) El Club es de UTILIDAD PÚBLICA desde junio 2017. Con este "título" el Club tiene acceso a otras líneas de subvenciones y exenciones.

El Club ha reconocido los siguientes Socios de Ho-

Aguinagalde, Antonio Espinos, Pello Olazaabal eta Iker Martinez eta Xabi Fernandez kirolariak.

HARREMAN PUBLIKOAK

(1973-VIII-27) Klubak aktan jasotzen du pozik dagoela Mercedes Iridoy Hondarribiko alkate izendatzeagatik. Aldi berean, elkarteko presidente Pedro Aguinagalde (1973-IX-11) alkatearen omenaldiarekin bat egiten du.

(1983-IX-1): "Hondarribiko Klub Nautikoak egin-dako lan handia jendeari ezagutzera eman nahian, prentsaurrekoa egitea erabaki zen, ekitaldi horretara Marta Seisdedos, Juan José Achucarro, Juan José Lapitz eta Carmelo Arzak gonbidatuz".

"Presidenteak José Olano Alzua jaunarekin izandako elkarrizketen berri eman du, arrantzaleekin batera Klub Nautikoaren eta une honetan arrantzaleen portuan eraikitzen ari diren plataformaren arteko arrapala batez gozatzeko aukerari buruz".

(1982-VII-15) Fernando Artola Sagarzazuri herriak egingo dion omenaldian parte hartzea.

Egun berean, klubak "kandela egunean" zerbitzatutako lunch-a ordaintzea onartzen du.

(1983-II-3) Kluba Itsasoko Gurutze Gorriko bazkide egin zen.

(1983-X-13) "Klub honetan uraren kutsadurari eta harearen garbitasunari buruz jasotako gutuna irakurri ondoren, adierazi behar dizuegu ez dugula zuen gutuna ulertzen, ez baitagokigu uren kutsadura, ezta hondartzarena ere".

(1983-XI-10) Irungo Udalari amarraleku bat ematea babes zibileko ontziarentzat, ainguratzeko katea, hila eta buia jartzearen baldintzapean.

(1985-VII-18) Juan Olaizola presidenteak ordezkaturiko du Kluba Gipuzkoako Bela Federazioaren eratze-ekitaldian.

(1995-II-3) Euskal Telebistari gutuna, bela-kirola gehiago zabaltzeko eskatuz.

(1996-III-21) Klubaren arteko hitzarmena, guztien artean elkar ulertzeko.

(1996-IV-20) Udalarekin negoziatzea arrantzaleen etxeen ondoren autoak aparkatzeko. Pidrak erortzearen arazoa konpontzea.

nor: Perico Aguinagalde, Antonio Espinós, Pello Olazaabal y los deportistas Iker Martínez y Xabi Fernández.

RELACIONES PÚBLICAS

(27-VIII-1973) El Club hace constar en acta la satisfacción por el nombramiento de Mercedes Iridoy como alcalde de Hondarribia. A la vez, se adhiere al homenaje a tributar al alcalde Pedro Aguinagalde (11-IX-1973), presidente del Club.

1-IX-1983: "Queriendo hacer conocer al público la gran labor realizada por el Club Náutico de Hondarribia... se acuerda realizar una rueda de prensa, invitando a dicho acto a Marta Seisdedos, Juan José Achucarro, Juan José Lapitz y Carmelo Arzak".

"Informa el presidente de las conversaciones mantenidas con el Sr. José Olano Alzua, sobre la posibilidad de disfrutar en comunidad con los pescadores de una rampa ubicada entre el Club Náutico y la plataforma que en estos momentos se está construyendo en el Puerto de los pescadores".

(15-VII-1982) Participar en el homenaje que el pueblo rendirá a Fernando Artola Sagarzazu. En la misma fecha el Club acepta pagar el lunch servido el "día de la vela".

(3-II-1983) El Club se hace socio de la Cruz Roja del Mar.

(13-X-1983) "Leída la carta recibida en este Club en relación a la contaminación del agua y la pureza de la arena, hay que manifestarles que no comprendemos su misiva, ya que no es de nuestra incumbencia la contaminación de las aguas, ni de la playa".

(10-XI-1983) Concesión al Ayuntamiento de Irun un puesto de amarre para embarcación de protección civil, a condición de aportar la cadena, muerto y boyas para el fondeo.

(18-VII-1985) El presidente Juan Olaizola representará al Club en el Acto de Constitución de la Federación Guipuzcoana de Vela.

(3-II-1995) Carta a Euskal Telebista en solicitud de una mayor difusión del deporte de la vela.

(21-III-1996) Convenio entre clubes para un buen entendimiento entre todos.

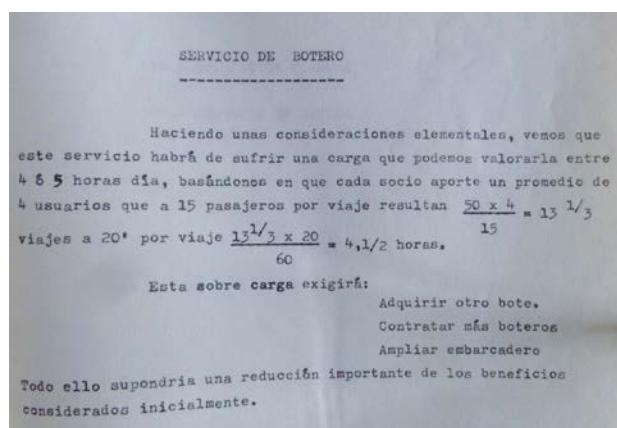
(1996-VI-19) Pasaiaiko Urpekaritza Eskolak Klubak emandako zerbitzua eskertu du.

(2015-V-23) Bazkideei jakinarazten zaie bazkideentzako, senideentzako eta lagunentzako ate irekien hainbat egun antolatu direla, Klubeko ontziez goza dezaten.

BOTEROAK

(1973-VIII-27) Urte baterako bi botero kontratatzea, itsasontziak atrakatzeko eta ainguratzeko zerbitzu nautikorako.

(1974-VIII-30) Datorren udarako botero bat kontratatzea eta, 1975eko eta hurrengo urteetako kontuetan, udako zerbitzuengatik ordaindutako zenbatekoak agertzen dira.



Cálculo de necesidades de otro bote

(1975) Botere-zerbitzua babes-portutik uztailean, abuztuan eta iraileko 15 egunetan.

Boteroen Erregelamendua (1980-V-31), Klub Nautikoaren Itsas Erregelamenduan.

(1981-VII-30) Soldatak Juan Susperregui, Zacarias Alza eta Custodiori.

(1983-X-13) Oscar Cortijorekin duen kontratua amaitzea, eta ahal dela erretiroa hartu duen pertsona bat kontratatzea. (1984-V-30) Ricardo Baselgaren udako botero kontratazioa.

(1985-II-25) Oscar Cortijoren kontratazioa martxo, apiril eta maiatzetarako.

(1985-V-23) Isidro Cortijoren kontratazioa eta, udarako, Juan Pedro Anduezaren kontratazioa.

(20-IV-1996) Negociación con el Ayuntamiento para conseguir aparcamiento de coches, después de las casas de los pescadores. Solucionar el problema de la caída de pidras.

(19-VI-1996) La escuela de Buceo de Pasajes agradece el servicio prestado por el Club.

(23-V-2015) Se anuncia a los socios que se han organizado varios días de puertas abiertas para los socios, familiares y amigos, para que disfruten de las embarcaciones del Club.

BOTEROS

(27-VIII-1973) Contratar por un año dos boteros, con destino al servicio náutico de atraque y fondeo de embarcaciones.

(30-VIII-1974) Contratar para el próximo verano un botero y, en las cuentas de 1975 y siguientes, aparecen las cantidades abonadas por los servicios veraniegos.

(1975) Servicio de botero desde el puerto refugio en los meses de julio, agosto y 15 días de setiembre.

Reglamento de boteros (31-V-1980), en el Reglamento Marítimo del Club Náutico.

(30-VII-1981) Salarios a Juan Susperregui, Zacarías Alza y Custodio.

(13-X-1983) Finalización del contrato con Oscar Cortijo, y contratación de una persona preferentemente jubilada.

(30-V-1984) Contratación como botero de Ricardo Baselga para el verano.

(25-II-1985) Contratación de Oscar Cortijo para los meses de marzo, abril y mayo.

(23-V-1985) Contratación de Isidro Cortijo y, para el verano, a Juan Pedro Andueza.

(23-IX-1985) Contratación de Luis M^a Beaumont e Isidro Cortijo.

(2-II-19897) Confirmación de Ricardo Baselga como encargado de boteros.

(22-V-1987) Contratación para el verano de Lucio Idiaquez (Patrón de Yate).

(1985-IX-23) Luis M^a Beaumont eta Isidro Cortijo-ren kontratazioa.

(1987-II-2) Ricardo Baselgaren berrespena boteroen arduradun gisa.

(1987-V-22) Udako kontratazioa: Lucio Idiaquez (Yateko patroia).

(1988-VII-29) Udan gaueko botero zerbitzua sortzea. Ontzi bakoitzeko hiru pertsona izatea gomen datzen da.

(1989-I-21) Batzordeak erabaki du botilariak ez deztatela beren orduetatik kanpo lan egin zabalgunean beste bazkide batzuentzat.

(1989-VIII-24) Bota-ontziei buruzko araudia, urteko hilabete guztietarako lan-ordutegia barne.

(1990-VI-2) Udarako laguntza-botero bat kontratatzea.

(1994-IX-29) Ricardo Baselga boteroa Klubeko ordezkari sindikal hautatua.

(1995-VIII-10) boteroen gehiegizko abiadura.

(2001-VII-20) Euskadiko Kirol Portuak elkartearekin akordioa lortu zenean, Club Finiquitó taldeak hiru boteroen lan-gaia ebatzi zuen.

ESTROPADAK

Errekarik zaharrena "ama Guadalupekoa" da, herriko jaietan, bai gurutze-belarentzat, bai bela arina-rentzat. Iker eta Xabi Saria ere deitu da, Atenasko domina olinpikoaren irabazleen omenez. Estropada honen sustatzaileetako bat Iñigo Jauregi izan zen, Klub Nautikoaren eta Bela Eskolaren bultzatzailea. Ekainaren hasieran, Klubak estropada bat egin zuen bere oroimenez.

Martin Goikoetxeak, Klubeko presidenteak, "Bidasoako Belaren Egunaren" (1982-VI-19) ospakizunaren aurrean, agur bat bidali zien bazkideei, eta hauxe esan genien: "Herriko gazteen artean itsas zaletasuna sustatzeko, Klub honek" Bidasoako Belaren Eguna "antolatzen du, Velako Ipar-ekialdeko Federazioaren, Hendaia-ko Itsas Klubaren eta tokiko agintarien laguntzarekin.

Itsasora hurbiltzeko eta itsas kirolen bikaintasuna zabaltzeko eguna izan dadin nahi dugu, kolore eta itsas zaporeko egunak eskainiz.

(29-VII-1988) creación de un servicio nocturno de boteros en verano. Se recomienda el límite de tres personas por embarcación.

(21-I-1989) La Junta acuerda que los boteros no trabajen fuera de sus horas en la explanada para otros socios.

(24-VIII-1989) Normativa de boteros, incluyendo horario de trabajo para todos los meses del año.

(2-VI-1990) Contratación de un botero de apoyo para el verano.

(29-IX-1994) El botero Ricardo Baselga elegido enlace sindical del Club.

(10-VIII-1995) Exceso de velocidad de los boteros.

(20-VII-2001) En el momento del acuerdo con Euskadiko Kirol Portuak, el Club finiquitó y resolvió el tema laboral de los tres boteros.

REGATAS

La regata más antigua es la "Ama Guadalupekoa, en las fiestas patronales, tanto para vela crucero, como para vela ligera. Se ha denominado también Trofeo Iker eta Xabi, en honor de los ganadores de la Medalla Olímpica en Atenas. Uno de los promotores de esta regata fue Iñigo Jauregi, impulsor del Club Náutico y la Escuela de Vela. A principios de junio, el Club realiza una regata en su memoria.

Martin Goikoetxea, presidente del Club, ante la celebración (19/20-VI-1982) del "Día de la Vela del Bidasoa" envió a los socios un saludo del que entresacamos lo siguiente: "Al objeto de fomentar la afición marinera entre la juventud local, este Club organiza el "Día de la Vela del Bidasoa", con la colaboración de la Federación Nordeste de Vela, el Club Marítimo de Hendaya y las autoridades locales.

Pretendemos que resulte una jornada de acercamiento al mar y de divulgación de las excelencias de los deportes náuticos, ofreciendo unos días de color y sabor marinero.

Con este ánimo solicitamos tu colaboración para que participes con tu embarcación en un paseo por el Bidasoa".

(5-V-1983) Comité Permanente de Regatas: José A. Almandoz – Juan Blanco – Ramón Goñi – Antonio

Asmo horrekin, zure laguntza eskatzen dizugu Bida-soan zehar ibilaldi batean zure ontziarekin parte har dezazun ".

(1983-V-5) Estropaden Batzorde Iraunkorra: José A. Almandoz – Juan Blanco – Ramón Goñi – Antonio Lizarribar – Iñigo Menciola – Moisés Segura – Andrés Vilariño.

(1984-II-2) Migliaccio ontzidiko kapitainak dimisioa eman ondoren, batzordea honela osatu da: Iñigo Jauregi – Borja Jauregi – José María Olaizola – Hilario Martínez – J. J. Magdaleno eta Antonio Almandoz.

TABERNA

(1983-V-19) Xabier Urkizuk eramango du taberna denboraldi honetan.

(1984-I-12) Tabernako gaien salmenta-prezioa erosketa-prezioa gehi % 15 izango da. Taberna kontrata-tzea, 8: 30etik 22: 30era.

(1986-III-22) Edariak ez ordaintzeak (200.000 pe-zeta) agerian uzten du arduradunen bizikidetzat faltar.

(1987-III-12) Miguel Trincadoren kanpoko tabernaren ustiapena 1987 eta 1988 urteetarako.

(1988-XII-17) Tabernaren kontzesioa lehiaketa publikora ateratzea.

(1989-VI-11) Tabernaren prezioak Donostiako Klub Nautikoaren antzekoak dira, ez garestia goak.

(1990-II-16) Taberna emateko Palmira Bujandak eta Saul Roberto Martinezek aurkeztutako eskaintzak ikusita, Batzordeak Palmira Bujanda egungo titularrena onartu du.

(1993-IV-16) Manolo jauna tabernako buru.

(2001-VII-20) Euskadiko Krirol Portuak elkarteko zuzendari nagusiak, Félix Ormazabal jaunak, Club Náutico eman zion tabernaren ustiapena.

PUBLIKOA EDO PRIBATUA (1979-1983)

Klub Nautikoa sortu eta hamar urtera, tira-bira bat hasi zen Klub Nautikoaren eta Hondarribiko Udalaren zuzendarien artean. Gaia 1979an hasi zen eta 1983ra arte luzatu zen, Udalak udal klub baten alde egin ondoren. Azkenean, botere judizialak klub pri-

Lizarribar – Iñigo Menciola – Moisés Segura – Andrés Vilariño.

(2-II-1984) Tras la dimisión del Capitán de la flota Sr. Migliaccio, el comité queda así formado: Iñigo Jauregi – Borja Jauregi – José María Olaizola – Hilario Martínez – J. J. Magdaleno y Antonio Almandoz.

BAR

(19-V-1983) Xabier Urkizu lleve el bar la presente temporada.

(12-I-1984) El precio de venta de los artículos del Bar será igual al precio de compra más un 15%. Contratación del bar con horario de 8:30 a 22:30.

(22-III-1986) El impago de bebidas (200.000 ptas.) pone de manifiesto la falta de convivencia de los responsables.

(12-III-1987) Explotación del bar exterior a Miguel Trincado para los años 1987 y 1988.

(17-XII-1988) Sacar a concurso público la concesión del bar.

(11-VI-1989) Los precios del bar sean parecidos a los del Club Náutico de Donostia, no más caros.

(16-II-1990) Vistas las ofertas para la concesión del bar, presentadas por Palmira Bujanda y Saul Roberto Martínez, la Junta acepta la de la actual titular Palmira Bujanda.

(16-IV-1993) El Sr. Manolo al frente del bar.

(20-VII-2001) El director general de Euskadiko Krirol Portuak, Félix Ormazabal, concedió la explotación del bar al Club Náutico.

PÚBLICO O PRIVADO (1979-1983)

A los diez años de la creación del Club Náutico, se inició un tira y afloja, entre las directivas del Club Náutico y el Ayuntamiento de Hondarribia. El tema se inició en 1979 y se extendió hasta 1983, tras la postura del Ayuntamiento a favor de un club municipal. Al final, el poder judicial aceptó la postura de club privado, defendida por la dirección del Club Náutico.

El primer documento es un acta (28-XII-1979) del Ayuntamiento, en la que se informa que el Club Náutico había solicitado permiso para “comenzar

batuaren jarrera onartu zuen, Klub Nautikoaren zuzendaritzak defendatua.

Lehenengo dokumentua Udalaren akta bat da (1979-XII-28), eta bertan adierazten denez, Klub Nautikoak baimena eskatu zuen "harpeko kai-muturraren eta ontziraileku flotatzailearen 1. faseko obrak haste-ko". Udalak dio hirian dauden kirol-instalazio guztiak udalarenak direla, "Klub batek zuzentzen baditu ere. Horregatik, Klub Nautikoari honako hau jakinaraztea erabaki du: "Eraikitzen diren instalazioek udalarenak izan behar dute, erabilera publikokoak".

Hurrengo urratsa Klubaren eta Udalaren arteko batzorde misto bat sortzea izan zen (1980-V-25), erabateko lankidetzara lortzeko. Baina Udalaren aktan (1980-06-27) jakinarazten da Ricardo Letamendia Oyarzabal Klubeko idazkariak berraztertzeke errekurtsioa (1980-III-25) jarri zuela Udalak udalgintza-aren eta instalazioen erabilera publikoaren beharrari buruz hartutako erabakiaren aurka.

Hondarribiko alkateari idatzitako idatzian (1980-VI-10), Klub Nautikoko Zuzendaritza Batzordeak honako hau adierazi zuen: "Klub honen mugikor nagusia gure gazteen artean kirol nautikoa eta itsas praktika sustatzea da, eta irmoki nahi dugu kirol hori elitizatzea ez hartzea, baizik eta hiri honetako biztanle guztiek eskura izatea".

(1980-VI-21) Pedro Ibarbiaren (Donostia) Azterlan Juridikoak, Hondarribiko Udalak eskatuta, txosten luze bat idatzi zuen, Klub Nautikoak aurkeztutako Berraztertzeke Errekurtsioa eduki osoan onartu behar dela ondorioztatzeke.

Udalak, 1980-VI-27ko osoko bilkuran, errekurtsioa behin-behinean ezestea erabaki zuen, eta Klub Nautikoari jakinarazi zion prest zegoela bien interesen aldeko akordio batera iristeko.

Prozesuan bi dokumentu sortu ziren, 1980 amaieran eta 1981 hasieran goiburua honekin: Hondarribiko Udal Klub Nautikoaren proiektua, baina emaitzarik gabe.

Une horretatik aurrera, Klub Nautikoak administrazioarekiko auzi-errekurtsioa aurkeztu zuen Iruñeko Lurralde Auzitegian, eta horrek (1981-XI-9) audientzia jakinarazi zion Hondarribiko alkateari.

Azkenik, Iruñeko Auzitegiak Klub Nautikoaren helegitearen aldeko epaia eman zuen (1983-II-7). Udalak, kontrako epaiaren aurrean, Auzitegi Gorenean

las obras de la 1ª fase del espigón de abrigo y embarcadero flotante". El ayuntamiento dice que todas las instalaciones deportivas existentes en la ciudad son municipales "si bien regidas por un club. Por ello acuerda comunicar al Club Náutico que "las instalaciones que se construyan deben ser municipales, de uso público".

El siguiente paso fue la creación (25-V-1980) de una comisión mixta Club-Ayuntamiento para conseguir una colaboración total. Pero en acta (27-06-1980) del Ayuntamiento se informa del Recurso de Reposición (25-III-1980) interpuesto por Ricardo Letamendia Oyarzabal, secretario del Club, contra el acuerdo del Ayuntamiento en el sentido de la necesidad de la municipalización y del uso público de las instalaciones.

En escrito (10-VI-1980) al alcalde de Hondarribia la Junta Directiva del Club Náutico comunica lo siguiente: "El móvil principal de este Club es el fomento del deporte náutico y la práctica marinera entre nuestra juventud y que deseamos firmemente que ésta no sea considerada de élite, sino más bien tengan acceso a ella todos los habitantes de esta ciudad".

(21-VI-1980) El Estudio Jurídico de Pedro Ibarbia (San Sebastián) redacta, a instancias del Ayuntamiento de Hondarribia, un largo informe en el que concluye que el Recurso de Reposición presentado por el Club Náutico debe ser aceptado en todo su contenido.

El Ayuntamiento en sesión plenaria (27-VI-1980) acuerda desestimar provisionalmente el recurso en cuestión y comunicar al Club Náutico su predisposición para llegar a un acuerdo en favor de los intereses de ambos.

En el proceso se gestaron dos documentos, a finales de 1980 y comienzos de 1981 con este encabezamiento: Proyecto de Club Náutico Municipal de Hondarribia, pero sin resultados.

A partir de este momento, el Club Náutico presentó un Recurso Contencioso Administrativo en la Audiencia Territorial de Pamplona, lo cual comunicó (9-XI-1981) la Audiencia al alcalde de Hondarribia.

Finalmente, la Audiencia de Pamplona dictó (7-II-1983) sentencia a favor del recurso del Club Náutico. El Ayuntamiento ante la sentencia adversa, tras aceptar que no era recomendable la comparecencia ante el Tribunal Supremo, ratificó la sentencia (12-II-1983).

agertzea gomendagarria ez zela onartu ondoren, epaia berretsi zuen (1983-II-12).

(1983-II-24) Klub Nautikoak oinarritzko proiektu bat idaztea erabaki zuen, udalari munizipalizazioa eskaintzeko.

(1984-III-31) Klubaren munizipalizazioari dago-kionez egin diren kudeaketen ondoren, bigarren eta hirugarren faseak eraikitzeko, autofinantzaketaren alde egin da.

PUNTALEKO KIROL PORTUA (1988)

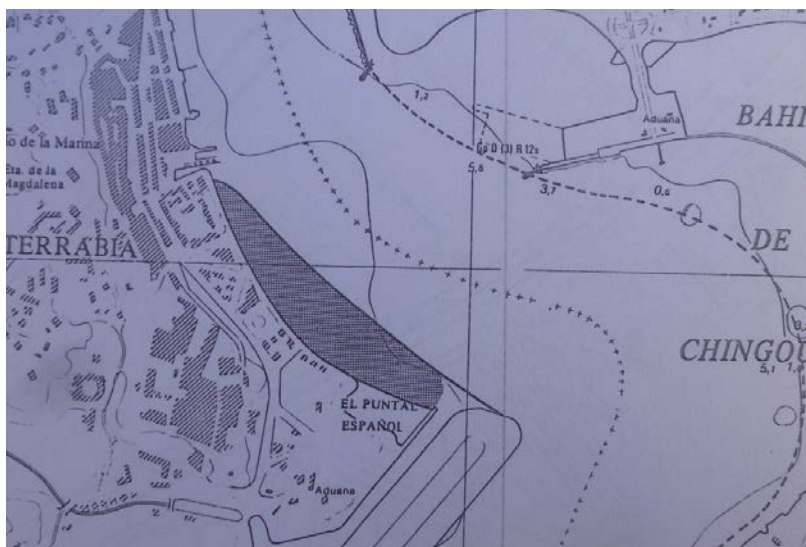
(1988-VII-29) Klub Nautikoaren akta-liburuaren arabera, Javier María Iraizoz komodoroak 450 itsasontzi hartzeko Hondarribiko puntalaren inguruan egin beharreko kirol-portuaren ideia aurkeztu du. Klub Nautikoak dokumentu bat egin zuen, Juan Antonio Barbado presidenteak sinatua (1988-VIII-4): Hondarribiko Klub Nautikoaren proposamena. Dokumentuan puntu hauek nabarmentzen dira: 1. Itsas kirolen garapen handia Europako ondoko herrialdeetan. 2. Kirol-portuak eraikitzea Espainian, Mediterraneoko eta Atlantikoko kostaldean. 3. Euskal Herrian egoera kaotikoa da, eta ez dago kirol-porturik. 4. Hondarribiko Klub Nautikoko Batzordeak irtenbide bat eskaini nahi du, aurkeztu daitekeen beste bat baztertu gabe. 5. Uda igaro ondoren, Puntal inguruan mota guztietako zerbitzuak dituen kirol-portu bat eraikitzeko proposamena. 6. Ondorioak positiboak izango dira Hondarribiarentzat, alderdi askotan: kirol arloan, ekonomian, eta trafikoa, hondartzan eta itsasbeheren usain txarraren aurka. Ondorioz, laguntza eskatu diote Udalari eta Eusko Jaur-

(24-II-1983) El Club Náutico decide la redacción de un proyecto básico para ofrecer al Ayuntamiento en el tema de la Municipalización.

(31-III-1984) Tras las gestiones realizadas en cuanto a la municipalización del Club, en vistas a la construcción de la segunda y tercera fase, se opta por la autofinanciación.

PUERTO DEPORTIVO DEL PUNTAL (1988)

(29-VII-1988) Según el libro de actas del Club Náutico, el comodoro Javier María Iraizoz presenta una idea de puerto deportivo a realizar en la zona del Puntal de Hondarribia para acoger 450 embarcaciones. El Club Náutico elabora un documento, firmado (4-VIII-1988) por el presidente Juan Antonio Barbado: Propuesta del Club Náutico de Hondarribia. En el documento destacan estos puntos: 1. Gran desarrollo de los deportes náuticos en los países europeos vecinos. 2. Construcción de puertos deportivos en España, en las costas del Mediterráneo y Atlántico. 3. En el País Vasco la situación es caótica, careciendo de puertos deportivos. 4. La Junta del Club Náutico de Hondarribia pretende ofrecer una solución, sin excluir otra que se pueda presentar. 5. Propuesta de construcción, una vez pasado el verano, de un puerto deportivo con todo tipo de servicios en la zona del Puntal. 6. Las consecuencias serán positivas para Hondarribia, en muchos aspectos: deportivos, económicos, y para el tráfico, la playa y contra los malos olores en mareas bajas. En la conclusión se pide ayuda al Ayuntamiento y Gobierno Vasco y por parte del Club se asume esta responsabilidad: "Llevar la dirección de las obras, buscar la financiación y, en



Proyecto de 1988 entre el Puntal y la Venta. En 1974 Diaz Magro elaboró otro proyecto para el puntal

laritzari, eta klubak bere gain hartu du ardura hori: "Obren zuzendaritza eramatea, finantzaketa bilatzea eta, azken finean, merezi duen helburu baten alde lanean jarraitzea".

Proposamenaren aurkezpena prentsaurrekoan egin zen, eta horren berri eman genuen Egin eta Diario Vasco egunkarietan (1988-VIII-6), proposamenari buruzko informazioarekin, Klubeko kideen argazkiekin eta planoekin.

(1988-XII-9) Juan Antonio Barbado Klub Nautiko-ko presidentek Udalaren eta Klubeko Zuzendaritza Batzordearen arteko bilera eskatu du. Gaia zen Udalari azaltzea zer egin den eta zer egin behar den puntalean Hondarribiarako kirol-portu bat egiteko ideian. Bileran egin ondoren, Hirigintza, Obra eta Ingurumen Batzordeak irizpen bat eman zuen puntu aipagarri hauekin: Udalak Badiari buruzko azterketa bat espero du eta ingurumena errespetatzen duen irtenbide bat planteatzen du; kasu horretan, ekimena politikoki babestuko du, baina ez ekonomikoki.

HONDARRIBIKO ITSAS ARRANTZA ELKARTEA "KAPELU" (1999)

Klub Nautikoaren historia luzean, hainbat unetan, kanpoko aginduengatik, Klubaren jarraipenerako lege-egokitzapenetara jo behar izan da.

Hala gertatu zen 1999an, urte horretan eratu baitzen "Kapelu" Nautika eta Arrantza Elkartea. Eraketa-aktaren arabera (1999-VIII-10), bazkide sortzaile hauek bildu ziren: Ramón Yarza Narvarte, Mariano Martín del Valle, Jesús Goikoetxea Aldanondo, Antonio Zumalakarregi Corta eta Ignacio Muiño Urkia. Zuzendaritza Batzordea kargu hauekin izendatu zen: presidentea, Ramon Yarza, idazkaria, Mariano Martín eta diruzaina, Jesus Goikoetxea.

Elkarteak estatutuak idatzi zituen erregistratzeko, eta hori Eusko Jaurlaritzako Azterlan eta Araubide Juridikoaren zuzendariaren ebazpen bidez egin zen (1999-IX-13).

definitiva, seguir trabajando por un objetivo que merece la pena".

La presentación de la propuesta se hizo en rueda de prensa, de la cual resaltamos la noticia dada en los periódicos Egin y Diario Vasco (6-VIII-1988), con información de la propuesta y fotos de los miembros del Club y planos.

(9-XII-1988) El presidente del Club Náutico, Juan Antonio Barbado, solicita una reunión entre el Ayuntamiento y la Junta Directiva del Club. El tema era explicar al Ayuntamiento los pasos dados y por dar, en la idea de realizar un Puerto Deportivo para Hondarribia en el Puntal. Celebrada la reunión, La Comisión de Urbanismo, Obras y Medio Ambiente emitió un dictamen con estos puntos destacables: El Ayuntamiento espera un estudio sobre la Bahía y plantea una solución respetuosa con el medio ambiente, en cuyo caso apoyará la iniciativa políticamente, pero no económicamente.

ASOCIACIÓN NÁUTICO PESQUERA DE HONDARRIBIA "KAPELU" (1999)

En la larga historia del Club Náutico ha habido momentos en los que, por imperativos externos, se ha tenido que recurrir a adaptaciones legales para la continuidad del Club.

Así ocurrió en 1999, año en el que se constituyó la Asociación Náutico Pesquera "Kapelu". Según el acta de constitución (10-VIII-1999) se reunieron los siguientes socios fundadores: Ramón Yarza Narvarte, Mariano Martín del Valle, Jesús Goikoetxea Aldanondo, Antonio Zumalakarregi Corta e Ignacio Muiño Urkia, quienes constituyeron la asociación. La Junta Directiva se nombró con estos cargos: Presidente, Ramón Yarza, secretario, Mariano Martín y tesorero, Jesús Goikoetxea.

La asociación redactó los estatutos para ser registrada, lo cual se produjo por resolución (13-IX-1999) del director de Estudios y Régimen Jurídico del Gobierno Vasco.



La sede social esta hoy en el puerto de EKP, lejos de la Escuela de Vela, a una milla, en la era de las comunicaciones.

10.- ERANSKINAK:

Zuzendaritza-Batzordeak - Komodoroak - Estatutuak - Ramon Iribarren

10.- APÉNDICES:

Juntas Directivas - Comodoros - Estatutos - Ramon Iribarren

10.1.- KLUBEKO ZUZENDARITZAK / JUNTAS DIRECTIVAS DEL CLUB

1. KUDEAKETA- BATZORDEA - 16-08-1969 - COMISIÓN GESTORA

PRESIDENTEA / PRESIDENTE: PEDRO AGUINAGALDE OYARZABAL

PRESIDENTEORDEA / VICEPRESIDENTE: MANUEL GARMENDIA DUINAT

KIDEAK / VOCALES: JUAN CARLOS GUERRA – CARLOS COURET – CARLOS PUJOL – GERMÁN LÓPEZ – LUIS GONZÁLEZ DE LINARES – ENRIQUE ROMERO - ALBERTO COMENGE

2. BEHIN-BEHINEKO ZUZENDARITZA - 8-08-1970 - JUNTA DIRECTIVA PROVISIONAL

PRESIDENTEA / PRESIDENTE:

PEDRO AGINAGALDE OIARTZABAL

PRESIDENTEORDEA / VICEPRESIDENTE:

JOSE MARIA SAINZ DE VICUÑA Y GARCIA-PRIETO

KOMODOROA / COMODORO:

EMILIO IPES-CAZAUZ HERNANDEZ

IDAZKARIA / SECRETARIO:

CARLOS PUJOL RAES

DIRUZAINA / TESORERO:

MANUEL GARMENDIA DUINAT

KONTULARIA / CONTADOR:

JOSE AMUNARRIZ RODRIGUEZ

KIDEAK / VOCALES:

JUAN CARLOS GERRA ZUNZUNEGI – CARLOS COURET
ROUCOU- GERMAN LOPEZ PEREZ-CASTRILLON -
LUIS GONZALEZ DE LINARES - ENRIQUE ROMERO NUÑEZ-
ALBERTO DE COMENGE GERPE - CAMILO PEREIRA SOLER-
IGNAZIO GALLANO DE SEBASTIAN - RENÉ PETIT ORY -
JUAN MANUEL DE LA ALDEA RUIFERNANDEZ



Pedro Aginagalde.

3. ZUZENDARITZA - 26-08-1971 - JUNTA DIRECTIVA

PRESIDENTEA / PRESIDENTE: PEDRO AGINAGALDE OIARTZABAL

PRESIDENTEORDEA / VICEPRESIDENTE: JOSE MARIA SAINZ DE VICUÑA Y GARCIA-PRIETO

KOMODOROA / COMODORO: EMILIO IPES-CAZAUZ HERNANDEZ

IDAZKARIA / SECRETARIO: CARLOS PUJOL RAES

DIRUZAINA / TESORERO: MANUEL GARMENDIA DUINAT

KONTULARIA / CONTADOR: JOSE AMUNARRIZ RODRIGUEZ

KIDEAK / VOCALES: MANUEL SAINZ DE VICUÑA Y GARCIA-PRIETO – CARLOS COURET ROUCOU- GERMAN LOPEZ PEREZ-CASTRILLON-LUIS GONZALEZ DE LINARES-ENRIQUE ROMERO NUÑEZ-ALBERTO DE COMENGE GERPE-CAMILO PEREIRA SOLER-IGNAZIO GALLANO DE SEBASTIAN- RENÉ PETIT ORY- JUAN MANUEL DE LA ALDEA RUIFERNANDEZ

German Lopez Perez-Castrillon-en dimisioa eta Vicente Bergaretxe Ruiz, ordezkoa.

Dimisión de Germán López Pérez-Castrillón y sustituto Vicente Bergareche Ruiz (26-VIII-1972)

(30-VIII-1974) *Kudeaketa-Batzordearen izendapena* / Nombramiento de la siguiente Comisión Asesora:

Santiago Martínez Carrión – José Luis Bergareche Ruiz – Juan Arranzcudiaga – José Jauregui Laborda – Iñigo Jauregui Fuertes – Ignacio Jauregui Echeveste – Borja Jauregui Fuertes – Ignacio Elizondo – Ramón Martínez Arocena.

4. ZUZENDARITZA - 25-08-1975 - JUNTA DIRECTIVA

PRESIDENTEA / PRESIDENTE:
MERCEDES IRIDOY OLASKOAGA

PRESIDENTEORDEA / VICEPRESIDENTE:
NARCISO IGLESIAS ANDRÉS

IDAZKARIA / SECRETARIO:
JOSÉ MARÍA MANERO FRÍAS

KOMODOROA / COMODORO:
EMILIO IPES-CAZAUZ HERNÁNDEZ

DIRUZAINA / TESORERO:
MANUEL GARMENDIA DUINAT

KONTULARIA / CONTADOR:
FRANCISCO DE BORJA JAUREGI FUERTES

KIDEAK / VOCALES:
MANUEL SAINZ DE VICUÑA-SALVADOR DÍAZ MAGRO- SANTIAGO MARTÍNEZ CARRIÓN-IGNACIO JAUREGI ETXEBESTE-IÑIGO JAUREGI FUERTES-JOSÉ RAMÓN AMUNARRIZ AGIRRE-JOSÉ JAUREGI LABORDA-IGNACIO GALLANO DE SEBASTIÁN-VICENTE BERGARETXE RUIZ-HILARIO MARTÍNEZ ORONÓZ



Mercedes Iridoy.

Borja Jauregi Fuertes, idazkaria (1978-VIII-28) eta jarduneko idazkaria (1979-VII-21).

(28-VIII-1978) Borja Jauregui Fuertes, secretario y (21-VII-1979) secretario en funciones.

5. ZUZENDARITZA - 21-07-1979 - JUNTA DIRECTIVA

PRESIDENTEA / PRESIDENTE: LUIS LÓPEZ DE SOSOAGA LAPEÑA**PRESIDENTEORDEA / VICEPRESIDENTE:** VALENTÍN ALDANONDO SUQUÍA**DIRUZAINA / TESORERO:** JOSÉ JAUREGUI LABORDA**IDAZKARIA / SECRETARIO:** RICARDO LETAMENDIA OYARZABAL**KIDEAK / VOCALES:** HILARIO MARTINEZ - IÑAKI JAUREGUI - CECILIO GAZTELUPE - IÑIGO JAUREGUI

Batzordeko kidea Juan Manuel Guía Cobo (1980-VIII-30), gurutzontzien batzordean.

Vocal de la Junta JUAN MANUEL GUÍA COBO (30-VIII-1980), comisión de cruceros.

6. ZUZENDARITZA - 27-02-1982 - JUNTA DIRECTIVA

PRESIDENTEA / PRESIDENTE:

MARTIN GOIKOETXEA MENTXAKA

PRESIDENTEORDEA / VICEPRESIDENTE:

VALENTÍN ALDANONDO SUKIA

IDAZKARIA / SECRETARIO:

RICARDO LETAMENDIA OIARTZABAL

DIRUZAINA / TESORERO:

JOSE JAUREGI LABORDA

KOMODOROA / COMODORO:

IÑIGO JAUREGI FUERTES

*Martín Goikoetxea.*

Ricardo Letamendia Idazkariak dimisioa eman zuen (1982-VI-21). Ordezkapena: Jorge Balaña.

(1982-09-22) Zuzendaritza Batzordea berregitura-tzea, zuzendaritza-izaeraz, orain arte garatzen ari zen exekutiboaren orde. Eguneroko lanez ardura-tuko den administratzaile bat kontratatzea erabaki da, Batzordearen erabakiak bete eta estatutuak eta gainerako xedapenak errespetaraziko dituen. Jose Antonio Orus Ezkerro kontratatzea administratzaile nagusi gisa (1984-II-6).

(1982-X-7) Hondarribiko Klub Nautikoa Eusko Jaur-laritzari eskualdatu zaiola jakinarazi da, une honeta-tik aurrera, aipatutako Eusko Jaur-laritzaren arabera.

(1982-XI-4) Iñigo Jauregui eta Jorge Balaña. Batzor-dekideen dimisioak onartzea, tristuraz. Banderatxo brodatu bat oparituko zaie, esker onaren seinale.

Ricardo Letamendiaren dimisioaren zain, 1982ko

Secretario Ricardo Letamendia dimisión (21-VI-1982). Sustitución: Jorge Balaña.

(22-IX-1982) Reestructurar la Junta Directiva, to-mando ésta un carácter puramente directivo, en lu-gar del ejecutivo que hasta ahora venía desarrollan-do. Se acuerda contratar un administrador que se ocupe del quehacer diario, cumplimente los acuer-dos de la Junta y haga respetar los Estatutos y demás disposiciones. Contratación de José Antonio Orus Ezquerro, como administrador general (6-02-1984).

(7-X-1982) Se informa sobre la transferencia al Go-bierno Vasco del Club Náutico de Hondarribia, de-pendiendo, a partir de este momento, del citado Go-bierno Vasco.

(4-XI-1982) Admitir, con tristeza, las dimisiones de los miembros de la Junta: Iñigo Jauregui y Jorge Balaña. Obsequiarles con un banderín bordado en señal de reconocimiento.

azaroaren 2an onartu egin zen. Banderatxo brodatuaren oparia, esker onaren seinale.

(12-III-1983) Zuzendaritzaren kide berriak:

ANTXON LIZARRIBAR – EMILIO MARQUÉS – JUAN IGNACIO TOLOSA – JOSE R. GUEZURAGA Y ANTONIO GARMENDIA.

(1983-IV-7) Hilario Martinezen dimisioa, bandera-txo brodatuaren opariarekin eta Klubaren alde eging-dako ahaleginengatik esker oneko gutunarekin.

Martin Goikoetxea presidentearen dimisioa. Batzor-deak arrazoi pertsonalak onartzen ditu, bere agin-taldian egindako ahalegina eta interesa eskertuz. Zuzendaritza behin-behinean hutsik geratuko da, eta Balentin Aldanondo Sukia presidenteordeak ha-ren funtzioak beteko dituela bermatutzen du. Emilio Marques izendatu zuten idazkari.

Pendiente la dimisión de Ricardo Letamendia, que se admite el 2-XII-1982. Obsequio de banderín borda-do en señal de reconocimiento.

(12-III-1983) Nuevos miembros de la Junta:

ANTXON LIZARRIBAR – EMILIO MARQUÉS – JUAN IGNACIO TOLOSA – JOSE R. GUEZURAGA Y ANTONIO GARMENDIA.

(7-IV-1983) Dimisión de Hilario Martínez, con obsequio de banderín bordado y carta de agradeci-miento por sus esfuerzos en pro del Club.

Dimisión del presidente MARTIN GOICOECHEA. La Junta acepta las razones personales y agradece el esfuerzo e interés desarrollados durante su mandato. Se deja vacante provisionalmente la Presidencia, ase-gurando las funciones de ella, durante el interín, el vicepresidente Valentín Aldanondo Suquiá. Se nom-bra secretario a Emilio Marqués.

7. ZUZENDARITZA - 1-05-1983 - JUNTA DIRECTIVA

PRESIDENTEA / PRESIDENTE:
IGNACIO TOLOSA BARNETXEA *

PRESIDENTEORDEA / VICEPRESIDENTE:
VALENTIN ALDANONDO SUKIA

DIRUZAINA / TESORERO:
JOSE JAUREGI LABORDA

IDAZKARIA / SECRETARIO:
EMILIO MARQUES IBAÑEZ

KOMODOROA / COMODORO:
ANTXON LIZARRIBAR ARANBURU

KIDEAK / VOCALES:
MARTIN GOIKOETXEA MENTXAKA – CECILIO
GAZTELUPE ESCUDERO – IGNACIO ETXARRI
ORONOS – MANUEL GUIA COBO – JUAN. J.
HUERCANOS ALVAREZ – RAMON GEZURAGA
MANTEROLA – ANTONIO GARMENDIA MATEO



Juan Ignacio Tolosa en el Club durante la fiesta del cincuentenario.

*Zuzendaritza Batzordeak aho batez izendatua (1983-IV-21).

(1983-VIII-4) Lehendakariordea: José Ramón Gue-zuraga, Batzarrak aho batez hala erabakita. Valentín Aldanondo eta José Huercanos Batzarreko kideak kargutik kentzea, bere borondatez.

*Nombrado por la Junta Directiva por unanimidad (21-IV-1983).

(4-VIII-1983) Vicepresidente: José Ramón Guezura-ga, por unanimidad de la Junta. Cese, por voluntad propia, de los miembros de la Junta Valentín Alda-nondo y José Huercanos.



Juan Ignacio Tolosa en el Club con otros socios durante El Día del Bidasoa de 1983.

8. ZUZENDARITZA - 14-05-1984 - JUNTA DIRECTIVA

PRESIDENTEA / PRESIDENTE: JUAN OLAIZOLA ARTECHE

PRESIDENTEORDEA / VICEPRESIDENTE: JUAN BAUTISTA ARANDIA GALDOS

IDAZKARIA / SECRETARIO: BORJA JAUREGI FUERTES

DIRUZAINA / TESORERO: ERNESTO GARCIA SANZ

KOMODOROA / COMODORO: JOSE MARIA OLAIZOLA ARTETXE

KIDEAK / VOCALES: FERNANDO DE BUSTOS PORTILLO – IGNACIO ETXARRI ORONÓZ – CECILIO GAZTELUPE ESCUDERO – IGNACIO GURUZETA GALDOS – JOSE JAUREGI LABORDA – PEDRO LIMOUSIN LABORDE – JULIO MARTINEZ MARIN – HILARIO MARTINEZ ORONÓZ – MODESTO RUIZ DE AZUA CATALAN

(30-III-1985) Ricardo Canal Zuzendaritzakide.

Vocal de la Junta: Ricardo Canal (30-III-1985)

9. ZUZENDARITZA - 14-03-1987 - JUNTA DIRECTIVA

PRESIDENTEA / PRESIDENTE:
JUAN ANTONIO BARBADO ESCOLAR

DIRUZAINA / TESORERO:
JESUS MARIA JAUREGI ETXEBESTE

KOMODOROA / COMODORO:
IGNACIO IRAIZOZ OTEIZA

IDAZKARIA / SECRETARIO:
RAFAEL GALINDO NUÑO

KIDEAK / VOCALES:
MANUEL HUETE RODRIGUEZ –
JAVIER IRAIZOZ OTEIZA –
JOSE MARIA ERRANDONEA URTIZBEREA –
JUAN MARIA OBESO ETXEBERRIA



Juan Antonio Barbado.

10. ZUZENDARITZA - 4-03-1989 - JUNTA DIRECTIVA

PRESIDENTEA / PRESIDENTE: JOSE MARIA ERRANDONEA URTIZBEREA

IDAZKARIA ETA DIRUZAINA / SECRETARIO Y TESORERO:

RAFAEL GALINDO

KOMODOROA / COMODORO: IGNACIO IRAIZOZ OTEIZA

KIDEAK / VOCALES: JAVIER M^a IRAIZOZ –

JUAN ANTONIO BARBADO – JUAN M^a OBESO



José M.ª Errandonea Urtizberea.

(1990-IV-20) Juan Antonio Barbado, Batzarrean baja. Eskerrak eta afaria.

(20-IV-1990) Juan Antonio Barbado, baja en la Junta. Agradecimiento y cena.

(1991-III-16) Presidentearen jarraipena beste urtebetez, kide berriok sartuz: Joakin Hidalgo – Jose Antonio Gurrutxaga – Raimundo Herrero – Francisco Ponce.

(16-III-1991) Continuación del presidente un año más e incorporación de elementos nuevos: Joaquín Hidalgo – José Antonio Gurruchaga – Raimundo Herrero – Francisco Ponce.

(1991-VI-29) Idazkaria: José Antonio Gurrutxaga – Diruzaina: Rafael Galindo - Kudeatzailea: José Luis Sardón.

(29-VI-1991) Secretario: José Antonio Gurruchaga – Tesorero: Rafael Galindo - Gerente: José Luis Sardón.

(1992-III-28) Zuzendaritza Batzordearen jarraipena beste urtebetez.

(28-III-1992) Continuación de la Junta Directiva un año más.

(3-04-1992) Zuzendaritza Batzordearen osaera:

(3-04-1992) Composición de la Junta Directiva

PRESIDENTEA / PRESIDENTE: JOSE MARIA ERRANDONEA URTIZBEREA

DIRUZAINA / TESORERO: RAFAEL GALINDO NUÑO

KOMODOROA / COMODORO: IGNACIO IRAIZOZ OTEIZA

IDAZKARIAK / SECRETARIOS: JOSE ANTONIO GURRUTXAGA – GREGORIO YARZA *

ARDURADUN OROKORRA / ENCARGADO GENERAL: JOSE LUIS SARDON

KIDEAK / VOCALES: MIGUEL INTXAUSTI – RAIMUNDO HERRERO – FRANCISCO PONCE - JOAQUIN HIDALGO

(19-VI-1992) Kide eta komodoroa: M^a Jose Aldarondo

(19-VI-1992) Vocal y Comodoro: M^a José Aldarondo

(9-01-1993) Kide berriak: Patricia Lizarribar - Joseba Aristizabal

(9-01-1993) Vocales nuevos: Patricia Lizarribar - Joseba Aristizabal

11. ZUZENDARITZA - 06-03-1993 - JUNTA DIRECTIVA

PRESIDENTEA / PRESIDENTE:

MIGUEL INTXAUSTI

DIRUZAINA / TESORERO:

FERNANDO SEXMILO

KOMODOROA / COMODORO:

MARIA JOSE ALDARONDO

IDAZKARIA / SECRETARIO:

GREGORIO YARZA

ARDURADUN OROKORRA / ENCARGADO GENERAL:

JOSE LUIS SARDON

KIDEAK / VOCALES:

PATRICIA LIZARRIBAR – JOSEBA ARISTIZABAL –

ANDRES CORTIJO – JOAQUIN HIDALGO



Miguel Intxausti.

12. ZUZENDARITZA - 07-10-1994 - JUNTA DIRECTIVA

PRESIDENTEA / PRESIDENTE:

JAVIER URKOLA

PRESIDENTEORDEA-IDAZKARIA /**VICEPRESIDENTE-SECRETARIO:**

GREGORIO YARZA

DIRUZAINA / TESORERO:

JOSE MARIA GUTIERREZ

KOMODOROA / COMODORO:

JUAN CARLOS JIMENEZ

ARDURADUN OROKORRA / ENCARGADO GENERAL:

JOSE LUIS SARDON

KIDEAK / VOCALES:

IÑAKI NUÑO – JOAQUIN CALVO – LUIS GARCIA – MARIANO MARTIN – JAVIER ANDIANO

*Javier Urkola.*

(11-X-1994) Kideak ere: José Manuel de la Concepción y Ramón Yarza

(11-X-1994) También vocales : José Manuel de la Concepción y Ramón Yarza

13. ZUZENDARITZA - 03-06-1995- JUNTA DIRECTIVA

PRESIDENTEA / PRESIDENTE:

RAMON YARZA

PRESIDENTEORDEA / VICEPRESIDENTE:

JAVIER ANDIANO

IDAZKARIA / SECRETARIO:

IÑAKI NUÑO

DIRUZAINA / TESORERO:

IGNACIO MUIÑO

KOMODOROA / COMODORO:

JUAN CARLOS JIMENEZ*

KIDEAK / VOCALES:

JOAQUIN CALVO – JOSE MANUEL DE LA CONCEPCION – IGNACIO IRAIZOZ

*Ramon Yarza.*

*Dimisioa (1995-XII-21) eta Mikel Goikoetxea, komodorordea. 1996-IV-20tik aurrera, komodoro. (1996-VI-19) Udako idazkaria Simon Calvo izango da.

*Dimisión (21-XII-1995) y Mikel Goikoetxea, vicecomodoro. A partir de 20-IV-1996, comodoro. (19-VI-1996) El secretario para el verano será Simón Calvo.

14. ZUZENDARITZA - 20-01-2000 - JUNTA DIRECTIVA

PRESIDENTEA / PRESIDENTE:

SANTIAGO VARGAS ESTONBA

PRESIDENTEORDEA / VICEPRESIDENTE:

MARIANO MARTIN

IDAZKARIA / SECRETARIO:

RODOLFO GONZALEZ

DIRUZAINA / TESORERO:

JUANTXO LEON

KIDEAK / VOCALES:

IGNACIO MUIÑO – MANOLO HUETE



Santiago Vargas.

15. ZUZENDARITZA - 25-05-2002 - JUNTA DIRECTIVA

PRESIDENTEA / PRESIDENTE:

FERNANDO COLLAZO SOTO

PRESIDENTEORDEA / VICEPRESIDENTE:

DIEGO ETXEBESTE

IDAZKARIA / SECRETARIO:

MANUEL AZKONA

DIRUZAINA / TESORERO:

RAFAEL GALINDO

KIDEAK / VOCALES:

IGNACIO COLLAZO – JOSE ANGEL GARCIA –
PELLO OLAZABAL



Fernando Collazo.

16. ZUZENDARITZA - 13-05-2006 - JUNTA DIRECTIVA

PRESIDENTEA / PRESIDENTE:

DIEGO ETXEBESTE ELOSEGI

IDAZKARIA / SECRETARIO:

MANUEL AZKONA

DIRUZAINA / TESORERO:

RAFAEL GALINDO

KIDEAK / VOCALES:

PELLO OLAZABAL



Diego Echeveste.

(22-V-2010) Idazkaria: José Luis Rodríguez. Komodoro: José Angel García.

(7-V-2011) José Luis Bodón, Arrantza delegatua.

(22-V-2010) Secretario: José Luis Rodríguez. Comodoro: José Angel García.

(7-V-2011) José Luis Bodón, delegado de pesca.

17. ZUZENDARITZA - 11-01-2014 - JUNTA DIRECTIVA

PRESIDENTEA / PRESIDENTE:

NICOLAS AZKONA ANDUEZA

PRESIDENTEORDEA / VICEPRESIDENTE:

DIEGO ECHEVESTE

IDAZKARIA / SECRETARIO:

JOSE LUIS RODRIGUEZ

DIRUZAINA / TESORERO:

RAFAEL GALINDO

KOMODOROA / COMODORO:

FELIPE LOPETEGI

ARRANTZA ZUZENDARIA / DIRECTIVO DE**PESCA:** JOSE LUIS BODON**HARREMAN PUBLIKOETAKO ZUZENDARIA /****DIRECTIVO RELACIONES PUBLICAS:**

PELLO OLAZABAL

KIDEAK / VOCALES: JUAN JOSE NARANJO,

IÑAKI AMUNARRIZ, JESUS RAMON

BARRIUSO, MANUEL CABALLERO.



Nicolás Azcona.

18. ZUZENDARITZA - 11-01-2018- JUNTA DIRECTIVA

PRESIDENTEA / PRESIDENTE: NIKOLAS AZKONA ANDUEZA**PRESIDENTEORDEA / VICEPRESIDENTE:** PELLO OLAZABAL**IDAZKARIA / SECRETARIO:** JOSE LUIS RODRIGUEZ**DIRUZAINA / TESORERO:** JUAN JOSE NARANJO**KOMODOROA / COMODORO:** FELIPE LOPETEGI**ARRANTZA ZUZENDARIA / DIRECTIVO DE PESCA:** JOSE LUIS BODON**KIDEAK / VOCALES:** MIGUEL ANGEL ELIAS – JESUS CALLEJA – JESUS RAMON BARRIUSO –

IÑAKI AMUNARRIZ – ALFONSO AGUEDA.

Iñaki Amunarriz Zuzendaritza uzten du, Antton Garmendia sartuz.

Iñaki Amunarriz sale de la Junta Directiva. Antton Garmendia entra en la Junta Directiva.

KLUBEKO KOMODOROEN ZERREDA

Adierazi behar da zuzendaritza-batzorde guztietan ez dela zehaztuta geratzen komodoro kargua, eta, beraz, esleipenik gabeko batzar-aldiak agertuko direla. Horrek ez du esan nahi eginkizunak bere gain hartuko zituen kideren bat ez zegoenik.

RELACIÓN DE LOS COMODOROS DEL CLUB

Hay que hacer constar que en todas las juntas directivas no queda definido el cargo de comodoro, por lo que aparecerán periodos de juntas sin asignación, lo que no quiere decir que no hubiera algún miembro de la junta que asumiera las tareas.

JUNTA ZKIA. / JUNTA N°	DATA / PERIODO-FECHA	KOMODOROA / COMODORO
1	1969-VII-16 16/7/1969	
2	1970-VIII-8 8/8/1970	Emilio Ipes-Cazaux Fernández
3	1971-VIII-26 26/8/1971	Emilio Ipes-Cazaux Fernández
4	1975-VIII-25 25/8/1975	Emilio Ipes-Cazaux Fernández
5	1979-VII-21 21/7/1979	Hilario Martinez Oronoz
6	1982-II-27 27/2/1982	Iñigo Jauregui Fuertes
7	1983-IV-21 21/04/1983	Antxon Lizarribar Aranburu
8	1984-V-14 14/05/1984	José M. ^a Olaizola Arteche
9	1987-III-14 14/3/1987	José Ignacio Iraizoz Oteiza
10	1992-IV-III 3/4/1992	José Ignacio Iraizoz Oteiza / Maiko Aldarondo Olasagasti
11	1993-III-6 6/3/1993	Maiko Aldarondo Olasagasti
12	1994-X-7 7/10/1994	Juan Carlos Jiménez
13	1995-IV-3 3/4/1995	Juan Carlos Jiménez / Mikel Goikoetxea
14	2001-IV-21 21/4/2001	
15	2002-V-25 25/5/2002	José Angel García
16	2006-V-13 13/5/2006	Pello Olazabal
	2010-V-20 20/05/2010	José Angel García
17	2018-I-11 11/01/2014	Felipe Lopetegui
18	11-01-2018	Felipe Lopetegui

KLUBAREN LEHEN ESTATUTUAK

Hondarribiko lehen klub nautikoen estatutuen hitzez hitzeko transkripzioa.

1922koan, funtsezko hiru gai nabarmentzen dira bere helburuan:

"Itsas sport-en zaletasuna zabaltzeko asmoa" kirolari buruzko aipamen bakarra araudi osoan. Erreferentzia horrek, antza, funtsezko bi faktoreek kontrol edo zaintza deserosoak egiten ez dituzten "Aisialdiko Sozietate" bat sortzeko aitzakia bat dirudi: botere politikoa eta botere erlijiosoa. Faktore horiek berariaz debekatzen ditu horiei buruzko eztabaidak debekatuz: "Debekatuta daude eztabaida politikoak eta erlijiosoak sozietatearen lokaletan".

Begiratu bat eman behar zaio lehen klub hau sortu zeneke une politiko sozialari, sorrerako helburu horiek ulertzeko, eta, argitalpen honetan dagokigun gaia politiko soziala ez denez, nahikoa dira bi zertzelada pixka bat zentratzeko: herrialdea Europako gerraostean zegoen, lehen mundu-gerraren ondoren, eta saihestu egin zuen, baina auzotartasunagatik eragin zion, eta Afrika iparraldeko gerra batean, "arrakasta" batekin. "1921eko Annualetako hondamendia" Halaber, *"Primo de Riveraren diktaduraren" bezperan zegoen, 1923an hasi zena mahaian ukabilkada totalitario bat emanez, ekonomia zuzentzeko eta alderdi politikoen erradikalizazioaren, erabaki militarren eta ustelkeriaren gidaritzatza politikoarekin amaitzeko asmoz.* Eta erlijioa aipatzen da, bere agintariak saltsa guztietan ogia bustitzen adituak direlako.

Aspertuta nengoen orduan, eta une hartako loturetatik libre zegoen asetze batez gozatzeko gogoia nuen. *"Aisialdiko Sozietate"* gisa definitzen da, eta ildo horretan garatzen dira estatutu horiek, 1969ko proiektuarekin lotzen direnak, non *"Sports nautikoen"* kontzeptua gehiago erabiltzen duten estrategia gisa, horiek garatzeko benetako borondate gisa baino, eta zer bai, azken horien borondatearen parte da.

Dokumentazio historikoaren zorrotasuna dela eta, gaztelaniazko bertsio bakarra inprimatuko dugu, jatorrizkoa, eta gauza bera egingo dugu 1970eko estatutuetakoarekin.



Portada de los estatutos de 1922.

PRIMEROS ESTATUTOS DE CLUBS NÁUTICOS

Transcripción literal de los estatutos de los primeros clubs náuticos de Hondarribia.

En el de 1922 llaman la atención tres cuestiones fundamentales en su objetivo:

1ª "la intención de difundir la afición a los sports náuticos" única referencia al deporte en todo el reglamento. Esa referencia parece más una excusa para crear una "Sociedad Recreativa" ajena a controles o vigilancias incómodas por parte de los otros dos factores que figuran como fundamentales: el poder político y el poder religioso, a quienes proscribía expresamente mediante la prohibición de debates que traten sobre ellos: "Quedan prohibidas las discusiones políticas y religiosas en los locales de la Sociedad".

Hay que echar un vistazo al momento político social en que nació este primer club para entender estos objetivos fundacionales, y, como el tema que nos concierne en esta publicación no es político social, basten dos pinceladas para centrarlo un poco: El país se encontraba sumido en una posguerra europea tras la primera guerra mundial, a la cual soslayó pero que le afectó por vecindad, y en una guerra en el norte de África con unos "éxitos" político-militares como el *"Desastre de Annual de 1921"*. Se encontraba también en vísperas de la *"Dictadura de Primo de Rivera"* que comenzó en 1923 dando un puñetazo totalitario en la mesa con la intención de enderezar la economía y acabar con el guirigay político social de la radicalización de los partidos políticos, los pronunciamientos militares y la corrupción. Y se menciona a la religión porque sus dirigentes son especialistas en mojar pan en todas las salsas.

Había hartazgo entonces y había ganas de disfrutar de un asueto libre de las ataduras del momento. Se define como una “*Sociedad Recreativa*”, y en esa línea se desarrollan estos estatutos, que enlazan con el proyecto de 1969 en que utilizan el concepto de “*sports náuticos*” más como una estrategia en la que apoyarse que como una voluntad real de desarrollarlos, y qué sí forma parte de la voluntad de estos últimos.

Por razones de rigor en la documentación histórica vamos a dejar impresa únicamente una versión en castellano, la original, y lo mismo haremos con la de los estatutos de 1970.

REGLAMENTO DE LA SOCIEDAD RECREATIVA

Club Náutico de Fuenterrabía
1922

TITULO I

De la sociedad y su objeto

Artículo 1º.- Esta Sociedad Recreativa tiene por objeto, difundir la afición a los sports náuticos en todas sus hermosas manifestaciones y proporcionar a los individuos que la componen recreos y distracciones cultos y lícitos, siendo en su consecuencia ajeno a su institución cualquier acto que tenga matiz político y esté en desacuerdo con las leyes del país y del decoro.

Artículo 2º.- Quedan prohibidas las discusiones políticas y religiosas en los locales de la Sociedad.

TITULO II

De los socios.

Artículo 3º.- Los socios se dividen en fundadores, de número y temporeros

Artículo 4º.- Serán socios fundadores todos los que en la actualidad formen la Sociedad Recreativa “Club Náutico de Fuenterrabía” los cuales, con voz y voto, tendrán derecho al uso de todos los efectos que existan en el local.

Serán socios de número los que en lo sucesivo ingresen en la sociedad con carácter permanente mediante el pago de la cuota mensual.

Serán socios temporeros los señores de la colonia veraniega que satisfagan la cuota que se señalará más adelante.

Los socios de número y los temporeros o accidentales no tendrán voz ni voto dentro de la Sociedad.

Artículo 5º.- Para ser socio permanente se necesita

reunir aquellas cualidades por las que los individuos merecen el aprecio social, y ser además mayor de veintitres años.

Artículo 6º.- Será obligación de todos los socios:

1. Cumplir las disposiciones del presente reglamento y las emanadas de las Juntas General y Directiva para el buen orden y régimen de la sociedad.
2. Desempeñar los cargos y comisiones que se les confieran, pudiendo solo renunciarlas cuando sean reelegidos.

Artículo 7º.- El socio que residiendo habitualmente en Fuenterrabía, no satisficiera tres mensualidades, habiendo sido requerido al pago, será dado de baja.

Si en cualquier tiempo pretendiese el regreso, para que este tuviera efecto, habrá antes de ponerse al corriente en el pago de todas las cuotas mensuales correspondientes al tiempo de cesación.

La ausencia temporal no excusa el pago de las cuotas de los meses que la motive, excepto en aquellos casos que indique cambio de domicilio.

Los fundadores y de número que se ausenten o cambien de domicilio por un periodo que no exceda de un año, al regresar, si desearan ser socios estarán dispuestos a pagar la cuota de entrada, gozando de los derechos que tenían antes de la ausencia.

Artículo 8º.- Si algún socio, de palabra u obra, ofendiese a la Sociedad o a cualquiera de sus individuos; si con su conducta adquiere tachas denigrantes en el orden moral; si con su descortesía o falta de decoro molestase a sus consocios, será expulsado de la sociedad. La precisión de las circunstancias anteriormente expuestas, quedarán en todo caso sujetas a la discreción y buen sentido de la Junta general.

Artículo 9º.- El acuerdo de expulsión, en los casos que comprende el artículo anterior se tomará por mayoría de votos por la Junta general, decidiendo en caso de empate, el voto de calidad del Presidente.

TITULO III

De la Junta general y sus atribuciones

Artículo 10.- La Junta general se compondrá de la reunión de socios fundadores y quedará constituida, previa convocatoria, con la asistencia de la mitad más uno de los referidos socios.

Si no concurriese suficiente número para tomar acuerdo, se hará nueva convocatoria con veinticuatro horas de antelación, y en esa reunión podrá tomarse acuerdo, sea cual fuere el número de socios que a ella asistan.

Artículo 11º.- La Junta general celebrará sesión ordinaria una vez al año en la segunda quincena del mes de Diciembre, y en ella se procederá en primer término a la lectura y aprobación del acta anterior, a la de la Memoria administrativa de la Sociedad y a las cuentas de ingresos y egresos del ejercicio. Acto continuo se procederá a la elección de los individuos de la directiva que ha de reemplazar cada año a los que deben cesar, conforme a las disposiciones que se establecerán en el siguiente Capítulo, y hecha la proclamación de los individuos que resulten nombrados, quedará terminada la reunión.

Artículo 12º.- La Junta general celebrará también sesiones extraordinarias siempre que crea conveniente la Junta Directiva o la soliciten por escrito la tercera parte por lo menos de los socios fundadores, discutiendo en ambos casos solamente los asuntos que la motiven que deberán expresarse en la convocatoria.

No podrá demorarse la reunión de la Junta general por más de diez días contados desde la presentación del escrito.

Artículo 13º.- Las atribuciones de la Junta general son:

1ª.- Acordar el Reglamento por el que haya de regirse la sociedad, así como las Modificaciones en el mismo que la práctica aconseje. En este último caso, se nombrará una Comisión especial encargada de estudiar la reforma y de formular el proyecto de modificación que será sometido al examen y aprobación en otra sesión de la Junta general, especialmente convocada a este objeto.

2ª.- La aprobación de las cuentas que presente la Junta directiva.

3ª.- El nombramiento de ésta, que sólo podrá recaer en los socios fundadores conforme al párrafo 3º del artículo 4º de este Reglamento.

4ª.- La adopción de resoluciones en cuanto tenga relación con la Sociedad.

Artículo 14º.- La Junta se reunirá por una simple indicación de su Presidente.

TITULO IV

De la Junta Directiva

Artículo 15º.- La Junta Directiva será la administradora de la Sociedad y se compondrá de.

Un presidente
Un Vicepresidente
Tres Vocales
Un Tesorero
Un Secretario

La Junta Directiva se renovará anualmente en junta general, en la segunda quincena del mes de Diciembre, y entrará en funciones el día 1º de cada año, pudiendo ser reelegidos los que hayan constituido una Junta anterior.

Artículo 16º.- Si por cualquier causa ocurriera en dicha Junta alguna vacante, será reemplazada o cubierta la misma dentro del mes siguiente al haberse producido la misma.

Artículo 17º.- La Junta Directiva tiene a su cargo la buena administración de la sociedad y sus atribuciones son:

1. Todas las que esencialmente le confiere el Reglamento.
2. Cuidar de las observaciones del Reglamento y decidir las dudas que se produzcan en su aplicación
3. Fijar las horas en las que han de estar abiertos los salones de la Sociedad, anunciándolo en el sitio de costumbre.
4. Formar los presupuestos para el año siguiente y presentarlos a la Junta general con las cuentas de administración.
5. Invertir los fondos con arreglo a las disposiciones de este Reglamento y a lo acordado por la Junta general y consignado en los presupuestos.
6. Encargarse de la suscripción a revistas artísticas y científicas que sean necesarias y de todo lo demás de buen orden gubernativo y económico no previsto en el Reglamento, procurando con buen orden y método, del fomento de la Sociedad.

Del presidente

Artículo 19º.- El Presidente es la legítima representación de la Sociedad en cuantos asuntos ocurran,

tanto judiciales como extrajudiciales, sin necesidad de más poder que el que le confiere el Reglamento, y sus atribuciones son:

1. Presidir la sesión de la Junta General y de la Directiva, dirigiendo en ella la discusión y autorizando con su firma los acuerdos que se tomen, decidiendo los asuntos con su voto de calidad, caso de empate en segunda votación.
2. Otorgar en nombre de la sociedad los actos y contratos, cuya celebración fuese acordada.
3. Resolver por si las dificultades que puedan surgir en casos urgentes e imprevistos, poniéndolos después en conocimiento de la Junta Directiva.
4. Ordenar los pagos de los gastos ordinarios de la Sociedad y el de los extraordinarios que disponga la directiva.

Del vicepresidente

Artículo 20º.- Reemplazar al Presidente en sus funciones en los casos de ausencia, enfermedad u otra causa, teniendo todas las atribuciones del Presidente.

Del Tesorero

Artículo 21º.- Dará ingreso en Caja, expresando con la debida separación los conceptos de todas las sumas que mande la Sociedad e intervendrá en el pago de todos los gastos que ocurran a la misma.

Para el cumplimiento de estas obligaciones cuidará de llevar los libros de contabilidad necesarios y atender a todos los pagos que resulten de los libramientos ordenados por el Presidente.

Del secretario

Artículo 22.- Cuidará del cumplimiento de las funciones siguientes:

1. Redactar las actas de las Juntas General y Directiva.
2. Extender los avisos de convocatoria, para las sesiones ordinarias y extraordinarias de ambas juntas.
3. Llevar un Registro general de socios con las fechas de entrada y baja.

4. Llevar la correspondencia oficial de la Sociedad.

5. Redactar la Memoria de la gestión administrativa de la Junta Directiva durante el ejercicio, presentándola a su aprobación y a la de la Junta general.

6. Como bibliotecario, cuidará de todas las obras que sean propiedad de la Sociedad y de cuantas vaya adquiriendo con conocimiento y consentimiento de la Junta Directiva.

TITULO V Dependientes

Artículo 23.- Para el mejor desempeño de los servicios de la Sociedad habrá un Conserje con las obligaciones siguientes:

1. Cumplir puntual y escrupulosamente las instrucciones que reciba de la Junta, no solo para el servicio de la Sociedad, sino de las especiales relacionadas con el consumo.
2. Cuidar de que los locales de la Sociedad estén siempre en el mejor estado de orden y limpieza, procurando que todos los servicios estén dotados del material necesario y dando cuenta de toda falta que notase a la Directiva.
3. Guardar a los socios el respeto y consideración debidos, absteniéndose en absoluto de dar contestaciones desabridas, limitándose siempre a desempeñar fielmente su cometido.
4. Si el conserje recibiera de algún socio órdenes contrarias a lo que tenga establecido la Junta Directiva, dará conocimiento de lo que ocurre a la misma para que resuelva el caso.

TITULO VI Disolución de la Sociedades

Artículo 24.- La sociedad no podrá disolverse mientras la mitad mas uno de los individuos fundadores se comprometan a continuarla.

Artículo 25.- Caso de disolución, la Junta general nombrará una comisión encargada de la liquidación definitiva.

Artículo 26.- Disuelta la Sociedad, las sumas existentes en caja, después de hecha la liquidación ge-

neral y satisfechas todas las obligaciones; esto es, si resultara algún remanente se entregará a la Casa de Beneficencia de esta Ciudad de Fuenterrabía.

Disposiciones generales

Artículo 27.- Ninguna de las resoluciones que adopten las Juntas General y Directiva entrañarán intención injuriosa; y por lo tanto los socios no tendrán acción de agravio por los acuerdos de expulsión o por cualquier otro que se adopte.

Artículo 28.- A los efectos de la siguiente Ley de Asociaciones se designa como domicilio social del “Club Náutico de Fuenterrabía” la casa que en el paseo de Butrón de esta ciudad viene hasta ahora titulándose “ECHE-GORRI”.

Aprobado este Reglamento en la Junta general de constitución de la Sociedad Recreativa “Club Náutico de Fuenterrabía” celebrada este día.

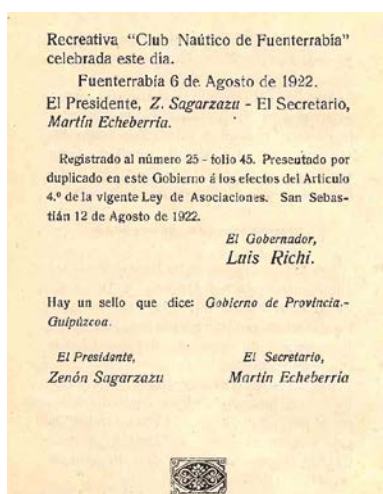
Fuenterrabía 6 de Agosto de 1922

El Presidente, Z. Sagarzazu
El Secretario, Martín Echeverría
El Gobernador, Luis Richi

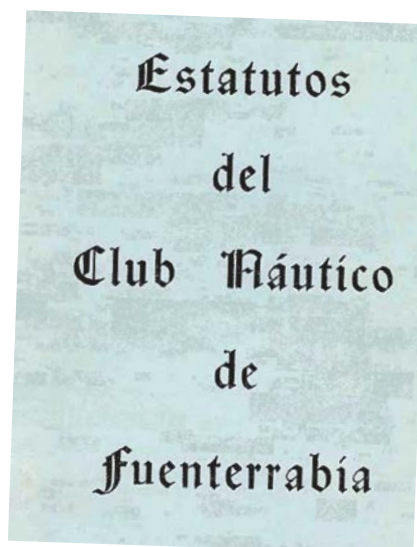
Hay un sello que dice:
Gobierno de Provincia – Guipúzcoa

*El Presidente,
Zenón Sagarzazu*

*El Secretario,
Martín Echeverría*



Regidores que firman el estatuto de 1922.



Portada de los estatutos de 1970.

ESTATUTOS DEL CLUB NÁUTICO DE FUENTERRABIA 1970

TITULO I

Disposiciones fundamentales:

Artículo 1.- EL CLUB NÁUTICO DE FUENTERRABIA es una sociedad deportiva, cuyo objeto fundamental es fomentar el deporte marítimo de vela y otros náuticos. En consecuencia, queda afiliado, con carácter principal a la Federación Española de Vela.

El club proporcionará a su miembros los servicios y medios adecuados para la práctica de los deportes mencionados, con el fin de extender la afición al mar, celebrar competiciones y fomentar la industria naval.

Asimismo, podrá desarrollar sus actividades en la práctica de cualquier otro tipo de deporte que, en su día, decida la Junta General.

Artículo 2.- La duración de la sociedad es ilimitada

Artículo 3.- Se fija como domicilio social provisional en Madrid, Pedro de Valdivia, n.º 36 hasta tanto que el Edificio social del Club está en condiciones de funcionamiento, momento en el cual será trasladado el domicilio social a dicho emplazamiento.

TITULO II

Artículo 4.- El club náutico está constituido por las siguientes clases de socios:

Socios de Honor
Socios Fundadores
Socios Activos
Socios de Número
Socios Transeúntes

Artículo 5.- Socios de Honor: Podrán ser Socios de Honor aquellas personas que por su cargo, por sus condiciones especiales, o por sus servicios prestados al club, sean elegidos como tales por la junta directiva. Gozarán de los mismos derechos que los Socios Activos, pero sin tener que satisfacer las cuotas de entrada y anual correspondientes, ni participar en las Juntas Directivas del Club.

Artículo 6.- Socios Fundadores: Serán Socios Fundadores todos los que se incorporen a la Sociedad dentro de los tres primeros meses a la fecha de su constitución legal y que aporten la cuota correspondiente a los Socios Fundadores.

Artículo 7.- Socios Activos: Podrán ser Socios Activos aquellos que, habiéndose incorporado al Club en fecha posterior a los tres meses de su constitución legal, sean propietarios de embarcaciones de recreo inscritas en la lista del Club, y practiquen los deportes náuticos.

Artículo 8.- Socios de Número: Serán Socios de Número aquellos que hayan sido admitidos como tales en el club.

Artículo 9.- Socios Transeúntes: Serán Socios Transeúntes aquellos que, residiendo fuera de la provincia De Guipúzcoa, deseen incorporarse como tales al Club, y por tiempo no superior a diez días cada dos meses.

Los Socios Transeúntes deberán pagar una cuota al menos doble a la del Socio Activo, gozando de los mismos derechos que éstos, exceptuando el derecho de voz y voto, así como desempeñar cargos en la Junta Directiva.

Las condiciones especiales de los Socios Transeúntes se detallarán en el Reglamento Interior del Club.

Artículo 10.- Para ser admitido como Socio Activo, el aspirante deberá ser mayor de edad y ser propuesto por dos socios.

La propuesta deberá quedar expuesta durante un mínimo de ocho días en el cuadro de anuncios de la sociedad y, en este plazo, cualquier socio podrá diri-

girse verbalmente o por escrito a cualquier miembro de la Junta Directiva del Club, con las alegaciones que creyese convenientes respecto a la admisión del aspirante.

Artículo 11.- Los Socios Fundadores y los Activos podrán conservar las embarcaciones de su propiedad en el local social y su fondeadero, con sujeción al Reglamento Interior y los acuerdos de la Junta Directiva.

Artículo 12.- Todo socio propietario de una embarcación inscrita en el Club, podrá hacer uso del gallardete del mismo, y deberá usarlo forzosamente, con exclusión del de otra Sociedad, siempre que tome parte en regatas nacionales e internacionales, salvo dispensa expresa de la Junta Directiva.

Artículo 13.- Para ser admitido como Socio de Número o Transeúntes será necesario que el aspirante sea mayor de veintiun años y se cumplan las condiciones detalladas en el artículo décimo.

Artículo 14.- Para ingresar como socio en las distintas clases enumeradas, se deberá abonar la cuota de entrada que determine el Reglamento de Régimen Interior, así como las cuotas anuales y cualquier otro gasto especificado en el Reglamento Interior o aprobado por la Junta Directiva.

Artículo 15.- Una vez cumplidos los requisitos de los acuerdos anteriores, la Junta Directiva resolverá sobre su admisión en votación secreta.

En el supuesto de que el candidato sea rechazado, ni él ni sus proponentes tendrán derecho a solicitar justificación alguna. El candidato rechazado no podrá ser propuesto nuevamente hasta transcurrido un año.

Los acuerdos de la Junta Directiva sobre admisión de socios se realizará mediante votaciones en las que se utilizarán bolas blancas y negras. Cuando se depositaren en la votación dos negras, se considerará rechazado el candidato.

Artículo 16.- Cualquier reclamación que los socios deseen formalizar la dirigirán a la Junta Directiva por escrito y firmados. También podrán consignarlas en el libro de reclamaciones correspondiente.

Artículo 17.- La calidad de socio se pierde:

a) Por voluntad del interesado, mediante escrito dirigido a la Secretaría del Club. En este caso el socio

deberá estar al corriente de pago en sus cuotas y obligaciones sociales.

b) Por expulsión. Se adoptará esta medida en los siguientes casos:

Por desobediencia a los Estatutos, reglamentos y acuerdos de la Junta Directiva General, si después de ser amonestado por la Junta no justificase su conducta dentro del plazo que al efecto se le señale.

Por falta de pago no justificado en las cuotas durante un trimestre o por no satisfacer las cantidades correspondientes a servicios prestados al Socio por el Club, después de haberles sido reclamadas, concediéndose un plazo prudencial para hacerlas efectivas.

Por cualquier otro acto realizado, dentro o fuera del Club, que le haga acreedor de tal medida, Antes de acordar su expulsión, en este supuesto, la Junta Directiva estará obligada a oír las razones que el socio pueda alegar en su descargo.

En cualquiera de los tres casos de expulsión, el acuerdo se tomará por mayoría, que represente, como mínimo, la mitad de los miembros de la Junta Directiva.

Artículo 18.- La pérdida de la calidad de socio no dará derecho a exigir la devolución de las mensualidades pagadas, incluso las no transcurridas.

Artículo 19.- Todos los socios, al darse de alta en el Club, serán inscritos en el libro de Registro de Socios, asignándole a cada uno de ellos el número correspondiente por riguroso orden de inscripción.

Artículo 20.- El club no se hace responsable de los daños que se les puedan hacer, dentro de las instalaciones del mismo, a las embarcaciones y demás bienes de los socios, invitados o extraños.

Artículo 21.- Los daños ocasionados por impericia o negligencia a las embarcaciones y bienes del Club Náutico serán abonadas por los causantes de los mismos.

La Junta Directiva podrá exigir, además, la correspondiente indemnización por pérdida de valor o inactividad de la embarcación.

Artículo 22.- Los socios deberán cumplir lo previsto en los Estatutos y Reglamentos de la sociedad, así

como someterse a los acuerdos de la Junta General y Directiva.

TÍTULO III

Del gobierno y administración del club

Artículo 23.- Son órganos rectores del Club la Junta General de Socios y la Junta Directiva.

Artículo 24.- Compondrán la Junta General los Socios Fundadores, Activos y de Número que en el día de la junta tengan dicha consideración, sean mayores de 21 años y pertenezcan al Club cuatro años ininterrumpidos como mínimo.

La Junta podrá ser ordinaria y extraordinaria.

La Junta General de socios se reunirá por lo menos una vez dentro del segundo semestre del año y tratará el siguiente orden del día, como mínimo:

- a) Memoria y liquidación del Presupuesto, Balance y cierre del ejercicio y cuentas del mismo.
- b) Presupuesto para el ejercicio siguientes
- c) Proyectos y propuestas de la Junta Directiva
- d) Propositiones que formulen por escrito al menos la décima parte de los socios con derecho a voto y que se presenten con treinta días de antelación, como mínimo, a la fecha de celebración de la Junta.
- e) Ruegos y preguntas.
- f) Elección de los cargos vacantes de la Junta Directiva.

El presidente podrá negarse, sin más trámite, a incluir en el orden del día cualquier proposición que no cumpla los requisitos anteriormente señalados.

Artículo 25.- La junta General Extraordinaria se reunirá siempre que lo acuerde la Junta Directiva o por petición escrita de, al menos, un 10 por 100 de los socios con derecho a voto.

Tanto el orden del día como la convocatoria de la Junta General Extraordinaria se someterán previamente a la aprobación de la Federación Española de Vela.

Artículo 26.- La convocatoria para la Junta General

de Socios, Ordinaria y Extraordinaria, deberá ajustarse en cuanto al plazo oportuno, a lo dispuesto en la regla 15 del Art. 62 del Estatuto Orgánico de la Delegación de Deportes. Dicha Regla establece que el plazo para la convocatoria será de 25 días como mínimo, o 40 en los casos que prevé el apartado b) de la mencionada Regla.

Artículo 27.- Cualquiera que sea el número de asistentes, los acuerdos se tomará por la mayoría de los votos presentes, excepto en los casos en que los Estatutos requieran un porcentaje superior.

De la Junta Directiva

Artículo 28.- El gobierno y administración del Club están exclusivamente a la Junta Directiva, que estará compuesta por los siguientes cargos:

Presidente
Vicepresidente
Comodoro
Secretario
Tesorero
Contador
Vocales en un número máximo de diez

Dichos cargos son honoríficos y duran cuatro años, siendo reelegibles.

La Junta Directiva será nombrada y funcionará con arreglo a las normas de la Delegación Nacional de Deportes y Federación Española de Clubs Náuticos.

Artículo 29.- Los acuerdos de la Junta Directiva se tomarán por mayoría de votos presentes, siendo necesario como mínimo la asistencia de la mitad de los miembros de la misma, debiendo figurar entre los presentes el Presidente o quien haga sus veces, excepto para aquellos acuerdos que necesitan un número mayor de votos o asistentes, de acuerdo con los Estatutos.

Artículo 30.- Los acuerdos de la Junta Directiva tendrán carácter ejecutivo, si bien podrán ser revocados por la misma Junta o por la Junta General de Socios.

Artículo 31.- Los miembros de la Junta Directiva deberán tomar posesión de sus cargos en un plazo no superior a los treinta días a partir del de su elección.

Artículo 32.- Será competencia de la Junta Directiva:

a) Representar a la Sociedad ante cualquier organismo público o privado.

b) Vigilar el cumplimiento de las disposiciones de los Estatutos sociales y Reglamentos Interiores, así como los mismos acuerdos de la Junta.

c) Nombrar comisiones para fomento y desarrollo de la sociedad.

d) Organizar festejos propios del club y, en general, tomar cuantas medidas sean necesarias para el progreso de la Sociedad

e) Resolver sobre la admisión de la Sociedad, sus bajas, fijación de cuotas mensuales y demás entradas, así como de los pagos que por otros servicios deban satisfacer los socios.

f) Convocar la Junta General de socios cuando lo estime necesario

g) Acordar las medidas que, siendo competencia de la Junta General, por su urgencia, no puedan someterse a esta. En este supuesto deberá dar cuenta a la Junta General en un plazo máximo de diez días, a contar desde el día en que se adoptó la medida en cuestión.

h) Regir todo cuanto afecta al régimen interior del Club

Las facultades descritas en el presente escrito lo son a título meramente enumerativo

Artículo 33.- La Junta Directiva deberá reunirse, como mínimo, cada dos meses. A petición de cualquiera de los miembros de la misma, el Presidente deberá igualmente convocar a la Junta Directiva.

Artículo 34.- Los derechos y obligaciones de los miembros de la Junta Directiva, incluso el Presidente, se ajustarán a las normas en uso, sin que ello sea inconveniente para que se desarrollen reglamentariamente una vez constituida la primera Junta Directiva.

Artículo 35.- Corresponde al Secretario ordenar y dar cuenta de todos los asuntos que requieran acuerdos de las Juntas Generales de Socios o Juntas Directivas, redactando las actas de las mismas, que autorizará con su firma; librar las certificaciones y documentos que correspondan a los acuerdos de la Junta.

TITULO IV

Régimen económico del Club.

Artículo 36.- El Club Náutico de Fuenterrabía cuenta con los siguientes recursos económicos:

a) Cuotas de entrada y demás reglamentarias de la Sociedad

b) Recaudación de servicios prestados

c) Empréstitos que realice en virtud del acuerdo de la Junta General Extraordinaria

d) Ingresos producidos por cualquier otro medio legal.

Artículo 37.- La Junta Directiva, antes del 31 de diciembre de cada año, formulará un presupuesto de gastos e ingresos de la sociedad para el siguiente ejercicio económico, así como una ampliación de dicho presupuesto adicional para los gastos extraordinarios. Dichos documentos se formularán siempre de acuerdo con las posibilidades económicas del Club.

Artículo 38.- Los socios, en el plazo de diez días, como mínimo, antes del fijado a la celebración de la Junta General Ordinaria, podrán examinar en la Secretaría del Club los presupuestos y estados de cuentas anuales.

TITULO V

Del Jurado Permanente de Regatas.

Artículo 39.- El Jurado permanente de Regatas redactará, propondrá y ejecutará los programas de regatas y demás actividades deportivas, previa aprobación de la Junta Directiva; nombrará los Jueces de Salida y Llegada y Jurado de Ruta entre los socios que considere más competentes y, en general, adoptará todas las medidas que estime oportunas para la consecución de los fines anteriormente expresados.

Artículo 40.- Este Jurado se compondrá de los siguientes miembros: Presidente, Vicepresidente, Secretario y seis Vocales que se designarán en la forma que determine el Reglamento Interior.

TITULO VI

Disposiciones generales.

Artículo 41.- Son necesarios requisitos indispensables para adoptar acuerdos que modifiquen los presentes Estatutos, la convocatoria de una Junta General Extraordinaria, que no tendrá eficacia hasta que se proceda a la aprobación por la Delegación de Educación Física y Deporte de los mencionados Estatutos.

En segunda convocatoria, los acuerdos se adoptarán por mayoría siempre, sea cual fuere el número de socios asistentes.

TITULO VII

Disolución de la Sociedad.

Artículo 42.- La disolución de la Sociedad se acordará con permiso de las autoridades competentes y por la Junta General Extraordinaria, cumpliéndose los requisitos del artículo anterior.

Si la Sociedad se disolviese se procederá al nombramiento de una Comisión Liquidadora que dará efectividad al acuerdo de disolución, sujetándose a las leyes y normas vigentes del Estatuto Orgánico de la Delegación Nacional de Deportes.

Madrid a 29 de mayo de 1970

DILIGENCIA: La extiendo para hacer constar que los presentes Estatutos del Club Náutico de Fuenterrabía, Madrid, han sido aprobados por esta Delegación Nacional de Educación Física y Deportes de acuerdo con el apartado 2 del Art. 2º de la Ley 191 del decreto del 20 de mayo de 1965, habiéndose comunicado a la Dirección General de Política Interior del Ministerio de Gobernación (Sección de Asociaciones) para su inscripción.

Madrid, 10 de Julio de 1970

**EL JEFE DEL REGISTRO NACIONAL
DE CLUBS Y SOCIEDADES DEPORTIVAS**

HONDARRIBIKO ITSASKARI BAITAREN ESTATUTUAK

1. KAPITULUA ARAU OROKORRAK

1. Artikulua.- Hondarribiako Itsaskari Baita irabazi-asmorik gabeko elkarte pribatua da, iraupen mugagabea duena, berezko nortasun juridikoaz eta bere helburuak betetzeko jarduteko gaitasunaz hornitua. Elkartea eratzeak 1969ko abuztuaren 16an sinatu zen Hondarribian, herriko alkate zen Pedro Aguinagalde Oyarzabal presidente zelarik. Klubaren xede bakarra da honako kirol modalitate hauek sustatu edota praktikatzea:

- Modalitate nagusia: BELA
- Beste kirol modalitateak: ARRANTZA

Klubak ahalmen-urritasuna duten pertsonen kirola sustatuko du, unean-unean dagoen eskakizunaren arabera eta eskura dituen giza baliabideak eta baliabide materialak kontuan hartuta. Halaber sustatuko du emakumezkoen kirola, kirol-motak emakumeengana zabaltzeko lana bultzatuz.

Horrek ez du esan nahi, ordea, klubak bere kabuz edo beste entitate batzuen bitartez ezingo duenik jarduera ekonomikorik gauzatu, baldin eta klubaren helburuekin loturaren bat badute edo helburu horien zerbitzura badaude.

2. Artikulua.- Kirol-klubaren eraketa, izen ematea, aldaketa, desagertzea, antolaketa eta funtzionamendua honako lege-xedapen hauen mende egongo dira: Euskadiko Kirolaren ekainaren 11ko 14/1998 Legea, Kirol klub eta kirol elkarteei buruzko ekainaren 22ko 163/2010 Dekretua, klubaren estatutuak eta aplikagarriak diren gainerako araudiak, eta bere batzar nagusiak eta gainerako gobernu-organismoek hartutako erabaki baliogabeak. Lege-xedapen horiek jasotzen ez duten alderdiei dagokienez, elkarteen alorrean indarrean dagoen araudi orokorra aplikatuko da.

3. Artikulua.- Kasuan kasuko kirol-kluba atxikitzen den kirol-federazioaren lege-xedapenak aplikatuko zaizkie kirol-klubei, afiliazio horren ondorioz bidezkoa den neurrian.

4. Artikulua.- Kirol-klubak nagusiki Euskadiko Autonomia Erkidegoan jardungo du. Klubaren helbide soziala honako hau izango da: HONDARRIBIA, 20280 PK, MINATERA kalea, 4, beheko solairua.

ESTATUTOS DEL CLUB NAÚTICO DE HONDARRIBIA

CAPÍTULO I NORMAS GENERALES

Artículo 1.- El Club Náutico Hondarribia, es una asociación privada sin ánimo de lucro, de duración indefinida, con personalidad jurídica propia y capacidad de obrar, que ha sido constituida mediante Acta Fundacional suscrita en Hondarribia con fecha 16 de Agosto de 1.969, bajo la Presidencia del Sr. Alcalde de dicha localidad D. Pedro Aguinagalde Oyarzabal, y cuyo objeto es el fomento y la práctica de las siguientes modalidades deportivas:

- Modalidad principal: VELA
- Otras modalidades deportivas: PESCA

El club también fomentará, de acuerdo con la demanda existente y sus recursos humanos y materiales, el deporte para personas con discapacidad. Asimismo, el club promoverá el deporte femenino favoreciendo la apertura de las disciplinas deportivas a las mujeres.

Tal objeto no impedirá que el club pueda realizar por sí mismo, o a través de entidades instrumentales, actividades económicas cuando éstas tengan relación con los fines del club o estén al servicio de los mismos.

Artículo 2.- El club deportivo se registrará en todas las cuestiones relativas a su constitución, inscripción, modificación, extinción, organización y funcionamiento, por la Ley 14/1998, de 11 de junio, del Deporte del País Vasco, por el Decreto 163/2010, de 22 de junio, de clubes deportivos y agrupaciones deportivas, por estos Estatutos y demás reglamentos que sean de aplicación y por los acuerdos válidamente adoptados por su asamblea general, y demás órganos de gobierno. El club también se registrará, en lo no dispuesto por dichas disposiciones, por la normativa general en materia de asociaciones.

Artículo 3.- Serán de aplicación al club deportivo las disposiciones de las federaciones deportivas a las que, en su caso, se adscriba, en lo que resulte procedente como consecuencia de tal afiliación.

Artículo 4.- El club deportivo desarrollará principalmente su actividad en la Comunidad Autónoma del País Vasco. Asimismo, fija su domicilio social en la localidad de HONDARRIBIA C.P 20280 calle MINA-

Helbidea aldatuz gero baina udalerria ez, administrazio-organoak berak erabaki dezake aldaketa, Euskal Autonomia Erkidegoko Kirol Erakundearen Erregistroari jakinarazita.

Hondarribiako Itsaskari Baita Kluba honako ikur honen bidez bereizten da:

Atzeko plano urdin iluna duen banderatxoa. Banderatxoaren erdialdean zuri-berdez nabarmendutako gurutze bat dago, eskuinaldeko besoa luzeagoa delarik. Eso horretan H.I.B siglen inskripzio bat ikus daiteke.

II. KAPITULUA BAZKIDEAK

5. Artikulua.- Kirol-klubeko bazkide guztiak berdinak dira beren eskubide eta betebeharre dagokienez. Ez da egongo, beraz, haien jatorria, sexua, arraza, erlijioa, hizkuntza, sexu-joera edota beste edozein egoera edo zirkunstantzia pertsonal edo sozial dela-eta diskriminaziorako biderik emango duen inolako xedapenik.

6. Artikulua.- Hondarribiako Itsaskari Baita honako kide hauek osatzen dute:

Ohorezko bazkideak
Bazkide Osoak
Familia bidezko bazkideak
Kirol-bazkideak.

Ohorezko Bazkideak izango dira Zuzendaritza Batzarordeak izendatzen dituenak, aurretik bazkideen Batzar Nagusian onartuak izan direnak. Titulu hori banakakoa da eta ezin da besterendu.

Ohorezko Bazkideek ez dituzte kuota sozialak ordaindu beharko.

Kirol-klubeko bazkide Osoko kideak izan daitezke honako baldintza hauek betetzen dituztenak:

- Adinez nagusia izatea.
- Dagokion sarrera-kuota ordaintzea.
- Interesa edukitzea kirol-klubaren helburuetan.

Familia bidezko Bazkideak ezkonlagunak edo izatezko bikotekideak izango dira.

Kirol-bazkideak Zuzendaritza Batzarordeak izendatzen dituenak izango dira, haren ustez Klubaren

TERA nº 4, bajo. El traslado de domicilio dentro del mismo municipio podrá ser acordado por el órgano de administración, que lo deberá comunicar al Registro de Entidades Deportivas del País Vasco.

El signo distintivo del Club Náutico de Hondarribia lo forma el siguiente emblema:

Un gallardete con fondo azul marino. En el centro figura una cruz perfilada en blanco y fondo verde con el brazo derecho alargado. En dicho brazo lleva una inscripción con las siglas C.N.H. en blanco.

CAPÍTULO II PERSONAS SOCIAS

Artículo 5.- Todos los socios y socias del club deportivo son iguales en derechos y deberes, no pudiendo existir disposición alguna que implique o provoque discriminación por razón de nacimiento, raza, sexo, religión, opinión o cualquier otra condición o circunstancia personal o social.

Artículo 6.- El Club Náutico de Hondarribia – Hondarribiako Itsaskari Baita, está constituido por las siguientes clases de socios:

Socios de Honor
Socios de Número
Socios Familiares
Socios Deportivos

Los Socios de Honor gozarán de esta calidad, a título estrictamente personal, aquellas personas que merezcan tal distinción de la Junta Directiva, previa aprobación por la Asamblea de socios.

Los Socios de Honor, estarán exentos, únicamente del pago de las cuotas sociales.

Podrán ser Socios de Número del club deportivo las personas que reúnan las siguientes condiciones:

- Ser mayores de edad.
- Satisfacer la cuota de ingreso correspondiente.
- Tener interés en los fines del club deportivo.

Los Socios Familiares serán los cónyuges o parejas de hecho.

Los Socios Deportivos gozarán de esta distinción aquellas personas que la Junta Directiva estime oportunas, y que reúnan las aptitudes deportivas para competir en nombre del Club en pruebas que crea convenientes, o practiquen vela recreativa, y siempre

izenean lehian aritzeko kirol-gaitasunak dituztelako edota aisialdiko bela praktikatzan dutelako, betiere barne erregimeneko araudia betetzen bada eta horrela onartzen badu presidentek.

7. Artikulua.- Kirol-klubean bazkide oso bezala sartzeko eskaera idatziz bidali behar zaio presidenteari, beste bi bazkide osoren abalarekin batera. Presidenteak jakitun jarriko du Zuzendaritza Bnatzordea eta aurreko artikuluan adierazitako baldintzak betetzen diren ala ez aztertu ondoren eskaera onestea edo baztertzea erabakiko du. Erabaki horren aurka ez da errekurtsorik onartuko.

Batzar Nagusiaren ardura da Klubeko gehieneko bazkide kopurua zehaztea.

8. Artikulua.- Kirol-klubeko bazkide osoek honako eskubide hauek izango dituzte:

- a) Batzarretan parte hartzea, hitzarekin eta botoarekin.
- b) Klubaren instalazioak erabiltzea, ezarritako araudi eta erreglamenduei jarraiki.
- c) Ontzietan Klubaren banderatxoa jartzea.
- d) Iradokizunak, kexak edo erreklamazioak (idatzita eta sinatuta) Zuzendaritza Batzordeari helaraztea. Batzordeak presidenteari helaraziko dizkie hark erabaki bat har dezan.
- e) Kirol-klubaren helburu espezifikoak lortzeko bidean parte hartzea, indarreko legedian eta estatutuetan xedatutakoari jarraituz, eta helburu horiek bete daitezela exijitzea.
- f) Kirol-kluba libreki uztea.
- g) Kirol-klubaren jarduerak ezagutzea eta beraren dokumentazioa aztertzea.
- h) Kirol-klubaren baitan bere iritzia askatasunez adieraztea.
- i) Klubaren ordezkaritza- eta gobernu-organoetarako hautesle eta hautagaiak izatea, betiere adinez nagusiak badira eta jarduteko gaitasun osoa badute.
- j) Haien aurka diziplina-neurriak ezarri baino lehen entzunak izatea, bai eta neurri horiek funtsatu duten gertaeren gaineko informazioa jasotzea ere; gainera, isunik badagokio, horri buruzko erabakia arrazoitua izango da.

de acuerdo con el reglamento de régimen interno y así lo apruebe el Presidente.

Artículo 7.- El ingreso en el club deportivo como socio de número, será solicitado mediante escrito dirigido a su Presidente o Presidenta, avalado por dos socios de número, quien dará cuenta a la Junta Directiva, que acordará acerca de la concurrencia de las condiciones señaladas en el artículo anterior, accediendo o denegando la admisión. Contra esta decisión no se admitirá recurso alguno.

Es función de la Asamblea General, definir el número máximo de personas socias del Club.

Artículo 8.- Los socios y socias de número del club deportivo tendrán reconocidos los siguientes derechos:

- a) Participar en las Asambleas con voz y voto.
- b) Utilizar las instalaciones del Club, de acuerdo con las normas o reglamentos establecidos.
- c) Usar el gallardete del Club en sus embarcaciones.
- d) Tramitar sugerencias, quejas o reclamaciones dirigidas por escrito y firmadas a la Junta Directiva que las tramitará para su resolución el Presidente.
- e) A participar en la consecución de los fines específicos del club deportivo, según lo establecido en la legislación vigente y en las disposiciones estatutarias, y exigir el cumplimiento de los mismos.
- f) Separarse libremente del club deportivo.
- g) Conocer las actividades del club deportivo y examinar su documentación.
- h) Expresar libremente sus opiniones en el seno del club deportivo.
- i) Ser elector o electora y elegible para los órganos de representación y gobierno, siempre que sea mayor de edad y tenga plena capacidad de obrar.
- j) A que se les oiga con carácter previo a la adopción de medidas disciplinarias en su contra y a que se les informe de los hechos que den lugar a tales medidas, debiendo ser motivado el acuerdo que, en su caso, imponga la sanción.
- k) A impugnar los acuerdos de los órganos del club

k) Legearen edo estatutuen aurkakotzat jotzen dituzten kirol-klubeko organoen erabakiak aurkartzeara.

9. Artikulua.- Kirol-klubeko bazkide guztiek honako betebeharrak izango dituzte:

- a) Klubaren instalazioak eta ondarearen behar bezala eta bizikidetzara-arauek bete erabiltzea eta modu horretan jokatzeara.
- b) Kirol-klubaren helburuak partekatzea eta horiek lortzeko bidean kolaboratzea.
- c) Estatutuen arabera bazkide bakoitzak ordaindu behar dituen kuotak, derramak eta bestelako ekarpenak ordaintzea.
- d) Kirol-klubeko organoek hartzen dituen baliozko erabakiak ontzat hartzea eta betetzea.
- e) Estatutuetatik eta araudietatik ondorioztatzen diren gainerako betebeharrak.

10. Artikulua.- Bazkide izateari utziko zaio honako kasu hauetan:

- a) Norberaren borondatez.
- b) Heriotzagatik edo, pertsona juridikoen kasuan, desgiteagatik.
- c) Bazkide-kuotak arauz ezarritako epean ez ordaintzeagatik, betiere berandutze horren arrazoiak ez badira behar bezala justifikatzen Zuzendaritza Batzordearen iritziz.
- d) Estatutuetan edo araudietan ezarritako betebeharren ez-betetze larri batengatik isuna jasotzeagatik, Batzar Nagusiak edo Zuzendaritza Batzordeak hartutako baliozko erabakien ez-betetze larri batengatik, beste bazkide bat iraintzeagatik edota Klubaren instalazioetan eta haren jurisdizkiokoak diren gainontzeko guneetan behar bezala ez jokatzearagatik.

11. Artikulua.- Kirol-klubeko kideek isuna jaso dezakete, betiere alde aurretik administrazio espediente izapidetu eta interesatuari entzunaldia eman ondoren. Isunak izan daitezke, hasi aldi baterako eskubideak galtzetik kirol-kluba behin betiko uzte-rainokoak. Horrelako kasuetan, bazkideak ez du eskubiderik izango edozein kuotaren ordainketa bueltatzea eskatzeko.

deportivo que estimen contrarios a la Ley o a los estatutos.

Artículo 9.- Todos los socios y socias del Club tendrán los siguientes deberes:

- a) Comportarse y usar las instalaciones y enseres del Club en consonancia con las normas de convivencia social.
- b) Compartir las finalidades del club deportivo y colaborar para la consecución de las mismas.
- c) Pagar las cuotas, derramas y otras aportaciones que, con arreglo a los estatutos, puedan corresponder a cada socio y socia.
- d) Acatar y cumplir los acuerdos válidamente adoptados por los órganos del club deportivo.
- e) Cumplir con el resto de las obligaciones que resulten de las disposiciones estatutarias y reglamentarias.

Artículo 10.- La condición de socio/a se perderá:

- a) Por voluntad propia.
- b) Por fallecimiento, o, disolución de las personas jurídicas (sí las hubiera).
- c) Por falta de pago de dos cuotas sociales consecutivas, dentro del plazo establecido, siempre y cuando no se justifique el motivo de la demora a satisfacción de la Junta Directiva.
- d) Por sanción por incumplimiento grave de los deberes emanados de los Estatutos o Reglamentos o por incumplimiento grave de los acuerdos válidamente adoptados por la Asamblea General o Junta Directiva, por ofensa a otro socio y por conducta inconveniente dentro de los locales del Club y demás lugares de su jurisdicción.

Artículo 11.- Las y los miembros del Club podrán ser objeto de sanción, previa instrucción de expediente y audiencia. Estas sanciones podrán comprender desde la pérdida de sus derechos de forma temporal, hasta la separación definitiva del Club, y no dará derecho a exigir la devolución de cuota alguna.

CAPÍTULO III RÉGIMEN DOCUMENTAL

Artículo 12.- El club deportivo llevará en orden y al día como mínimo los libros siguientes:

III. KAPITULUA DOKUMENTUEN ARAUBIDEA

12. Artikulua.- Kirol-klubak honako liburu hauek, gutxienez, edukiko ditu antolatuta eta eguneratuta:

- a) Bazkideen Erregistro Liburua.
- b) Kide anitzeko organoen akta-liburuak.
- c) Kontabilitate-liburuak.
- d) Hala badagokio, zor-tituluen edo ondarezko zati alikuotaren erregistro-liburuak.

Aipaturiko liburu horien kudeaketa-lanak ez du kentzen beste xedapen orokor batzuen ondorioz egin beharreko dokumentuen gaineko betebeharrak egin behar ez direnik.

Liburu horiek Euskal Autonomia Erkidegoko Kirol Erakundearen Erregistroan legeztatuko dira, bertako araudi erregulatzailaren arabera.

13. Artikulua.- Bazkideen Erregistro Liburuan haien izen-abizenak eta helbidea jaso beharko dira. Gainera, alta eta baja egunak ere idatzi beharko dira.

14. Artikulua.- Akta-liburuetan Batzar Nagusiak eta Zuzendaritza Batzordeak eginiko bilerak jasoko dira: eguna, parte hartzaileak, aztergaiak eta hartutako erabakiak. Kirol-klubaren presidenteak eta idazkariak sinatu beharko dituzte aktok.

15. Artikulua.- Kontabilitate-liburuetan kontabilitatearen alorrean indarrean dauden xedapenak eskatzen dituzten datu eta mugimenduak jaso beharko dira; hartara, klubaren ondarearen berri zehatza emango dute, eta haren finantza-egoeraren eta emaitzaren berri zehatza ere, bai eta ondasunen inbentarioarena ere.

IV. KAPITULUA ORDEZKARITZA, GOBERNU ETA ADMINISTRAZIO ORGANOAK

16. ARTIKULUA.- Hauek dira kirol-klubaren organoak:

- a) Batzar Nagusia
- b) Zuzendaritza Batzordea
- c) Presidentetza

I. ATALA BATZAR NAGUSIA

17. Artikulua.- Batzar Nagusia gobernu-organo go-

- a) Libro de Registro de Socios y Socias.
- b) Libros de Actas de sus órganos colegiados.
- c) Libros de Contabilidad.
- d) En su caso, Libro de Registro de Títulos de deuda o parte alícuota patrimonial.

La llevanza de los libros anteriores se entenderá sin perjuicio de las obligaciones documentales que se deriven de cualesquiera otras disposiciones generales.

La legalización de tales libros se efectuará en el Registro de Entidades Deportivas del País Vasco de conformidad con su normativa reguladora.

Artículo 13.- En el Libro de Registro de Socios y Socias deberá constar el nombre, apellidos y domicilio de los mismos. También se especificarán las fechas de alta y baja.

Artículo 14.- En los Libros de Actas se consignarán las reuniones que celebren tanto la Asamblea General como la Junta Directiva con expresión de la fecha, asistentes a las mismas, asuntos tratados y acuerdos adoptados, debiendo ser suscritas por quienes ostenten la Presidencia y la Secretaría del Club.

Artículo 15.- En los Libros de Contabilidad figurarán aquellos datos y movimientos exigidos por las disposiciones contables vigentes que permitan obtener la imagen fiel de patrimonio, del resultado y de la situación financiera del club, así como el inventario de los bienes.

CAPÍTULO IV DE LOS ORGANOS DE REPRESENTACIÓN, GOBIERNO Y ADMINISTRACIÓN

Artículo 16.- Son órganos del club deportivo los siguientes:

- a) Asamblea General
- b) Junta Directiva
- c) Presidencia

SECCIÓN I ASAMBLEA GENERAL

Artículo 17.- La Asamblea General es el órgano supremo de gobierno y está integrada por todos los socios y socias con derecho a voto.

Artículo 18.- La Asamblea General tendrá encomendadas, como mínimo, las siguientes funciones:

rena da, eta boto-eskubidea duten bazkide guztiek osatzen dute.

18. Artikulua.- Hona zeintzuk diren Batzar Nagusiaren gutxieneko zereginak:

- a) Presidentea edo, hala badagokio, Zuzendaritza Batzordea aukeratzea, bakarka, askatasunez, zuze-nean eta isilpean egindako bozketaren bidez.
- b) Kontuak eta aurrekontuak onartzea.
- c) Estatutuak aldatzea.
- d) Kirol-klubaren bat-egitea, zatiketa, eraldaketa edo desegitea onartzea.
- e) Dirua maileguan hartzea.
- f) Higiezinak besterentzea eta zergapetzea.
- g) Eskualda daitezkeen zor-titulu adierazgarriak edo ondarezko zati alikuotarena ematea.
- h) Presidentearen aurkako edo, hala badagokio, Zuzendaritza Batzordearen aurkako zentsura-mozioa onartzea.
- i) Administrazio-organoko kideen ordainsariaren baldintzak onartzea.
- j) Klubaren egoitza sozialeko Barne Erregimeneko Araudia onartzea eta aldatzea.

19. Artikulua.- Batzar Nagusiak ohiko bilkurak egingo ditu kontuak onartzeko eta, nahitaezkoa izanez gero, aurrekontua onartzeko; ezohiko bilkurak ere egingo ditu, sortzen diren bere eskumeneko gainerako gaiak aztertzeko.

20. Artikulua.- Kirol-klubeko presidenteari dagokio Batzar Nagusiaren ohiko bilkurarako deia egitea. Hori ezinezkoa bada edo presidentek deialdia epearen barruan egiteko obligazioa betetzen ez badu, Zuzendaritza Batzordeak edo edozein bazkide-taldekin egin dezake deialdia, baldin boto-eskubidea duten bazkideen %10era iristen bada.

Kirol-klubaren presidenteari edo boto-eskubidea duten bazkideen %10era iristen den edozein bazkide-talderi dagokio Ezohiko Batzar Nagusiaren deialdia egitea.

21. Artikulua.- Batzar Nagusirako deia –dela ohi-

a) Elegir Presidenta o Presidente y, en su caso, Junta Directiva, por sufragio personal, libre, directo y secreto.

b) Aprobar las cuentas y presupuestos.

c) Modificar los estatutos.

d) Aprobar la fusión, escisión, transformación o disolución del club deportivo.

e) Tomar dinero a préstamo.

f) Enajenar y gravar inmuebles.

g) Emitir títulos transmisibles representativos de deuda o de parte alícuota patrimonial.

h) Aprobar la moción de censura a la Presidenta o Presidente y, en su caso, a la Junta Directiva.

i) Aprobar las condiciones y términos de la remuneración de los miembros del órgano de administración.

j) Aprobar y modificar el Reglamento de régimen interno del domicilio social del Club.

Artículo 19.- La Asamblea General se reunirá, en sesión ordinaria, una vez al año, para la aprobación de las cuentas y, en caso de ser obligatorio, del presupuesto; y en sesión extraordinaria para el tratamiento del resto de los asuntos de su competencia que pudieran suscitarse.

Artículo 20.- Corresponderá a la Presidencia del club deportivo la convocatoria de la Asamblea General ordinaria. En caso de que ello no sea posible, o de que la Presidencia no cumpla con su obligación de convocarla en plazo, la Junta Directiva o cualquier colectivo de socios y socias que represente al menos un 10 % del total con derecho a voto podrán realizar la convocatoria.

Corresponderá a la Presidencia del Club o a cualquier colectivo de socios y socias que represente al menos al 10% del total con derecho a voto, la convocatoria de la Asamblea General extraordinaria.

Artículo 21.- La convocatoria de la Asamblea General, tanto ordinaria como extraordinaria, junto con el orden del día de los asuntos a tratar y la documentación relativa a los mismos, será comunicada a los socios y socias mediante anuncio colocado, en su caso, en la página web oficial del club deportivo y por

koa dela ezohikoa-, aztergaien zerrendarekin batera, kirol-klubaren webgune ofizialean –halakorik bada- go- jarritako iragarki baten bidez eta posta arruntaren edota posta elektronikoaren bidez jakinaraziko zaie bazkideei. Iragarkia 15 eguneko aurretik jarriko da, gutxienez, salbu eta premiazko epeen kasuetan edo ezustean gertaturiko larrialdien kasuetan. Webgunerik ez badago, jakinarazpena posta arruntaren bidez edo posta elektronikoaren bidez bidaliko da (15 egun aurretik ere).

22. Artikulua.- Batzar Nagusia –dela ohikoa dela ezohikoa- baliozkotzat joko da baldin eta lehenengo deialdian kideen %50 gutxienez bertaratzen badi-ra. Bigarren deialdian, baliozkotzat joko da edozein dela ere bertaratzen diren kideen kopurua. Bigarren deialdian, bilera ezingo da egin harik eta aurreneko deialditik hogeita hamar minutu pasa arte. Erabaki guztiak gehiengo soilez hartuko dira, betiera ez bada kontrakoa xedatzen.

II. ATALA ZUZENDARITZA BATZORDEA

23. Artikulua.- Zuzendaritza Batzordea kirol-klubaren administrazio-organoa da. Bertako kideen kopurua bakoitia izango da, beti bost (5) baino altuagoa. Honako hauek osatuko dute, gutxienez, Zuzendaritza Batzordea: presidentea, zeina kirol-klubaren presidentea bera izango baita, presidenteordea, komodoroa, diruzaina eta idazkaria.

24. Artikulua.- Zuzendaritza Batzordeari kudeaketa administratiboari eta ekonomikoari buruzko eginkizunak esleituko zaizkio. Horrez gain, Zuzendaritza Batzordearena izango da Barne Erregimeneko Araudia idazteko eta aldatzeko ardura, Batzar Nagusian onartutako jarraibideak errespetatuz garatu beharko duena. Hala eta guztiz ere, eta egoitza sozialaren funtzionamendua errazteko, Zuzendaritza Batzordeak funtzionamendu arauren bat aldatzeko ahalmena izango du eta erabaki hori indarean egongo da Batzar Nagusian onartzen edo aldatzen den arte. Eginkizun horietako bat edo guztiak klubean sorturiko batzorde exekutibo bati edo kideren bati eskuordetu ahalko dizkio.

25. Artikulua.- Zuzendaritza Batzordearen bilkuretarako deialdia egitea kirol-klubaren presidenteari edo, haren orde, presidenteordearen eginkizuna izango da. Deialdia eta aztergaien zerrenda, dago-kion dokumentazioarekin batera, kirol-klubaren webgunean jarritako iragarki baten bidez jakinara-ziko zaie Zuzendaritza Batzordeko kideei. Iragarkia

comunicación postal o electrónica, con una antelación mínima de 15 días, salvo supuestos de urgencia motivados por plazos perentorios o graves circunstancias extraordinarias sobrevenidas. En el supuesto de no existir página Web, o no ser operativa, deberá realizarse por comunicación postal o electrónica, con la misma antelación.

Artículo 22.- La Asamblea General, sea ordinaria o extraordinaria, quedará válidamente constituida cuando concurren, en primera convocatoria, al menos el 50% de sus miembros. En segunda convocatoria, será válida cualquiera que sea el número de miembros asistentes a la misma. En segunda convocatoria, la reunión no podrá celebrarse antes de transcurridos treinta minutos desde la anterior. Todas las decisiones de la Asamblea se tomarán por mayoría simple, salvo disposición en contrario.

SECCIÓN II JUNTA DIRECTIVA

Artículo 23.- La Junta Directiva es el órgano de administración del Club. Estará formada por un número impar de miembros, no inferior a cinco (5). Formarán parte de la Junta Directiva, al menos, los siguientes cargos: Presidente/a, que lo será asimismo del Club, Vicepresidente/a, Comodoro/a, Tesorero/a y Secretario/a.

Artículo 24.- La Junta Directiva tendrá encomendadas las funciones relativas a la gestión administrativa y económica, así como la redacción y modificación de los Reglamentos de orden interno que deberá desarrollar conforme a las directrices emanadas de la Asamblea General. No obstante, en aras de mejorar el funcionamiento del local social, la Junta Directiva tendrá potestad de modificar temporalmente alguna norma de funcionamiento que estará vigente hasta que en la Asamblea lo apruebe o lo modifique. Podrá delegar todas o alguna de sus funciones en una comisión ejecutiva designada en su seno o en alguno o alguna de sus miembros.

Artículo 25.- Corresponderá a la Presidenta o Presidente del Club o, en su defecto, a la Vicepresidenta o Vicepresidente, la convocatoria de las sesiones de la Junta Directiva. La convocatoria, junto con el Orden del Día de los asuntos a tratar y la documentación relativa a los mismos, se notificará a las y los miembros de la Junta Directiva a través de la página web del club deportivo con al menos dos días de antelación, salvo supuestos de urgencia motivados por plazos perentorios o graves circunstancias extraordinarias

bi egun aurretik jarriko da, gutxienez, salbu eta premiazko epeen kasuetan edo ezustean gertaturiko larrialdien kasuetan. Webgunerik ez badago, edota ez badabil, jakinarazpena posta arruntaren bidez edo posta elektronikoaren bidez bidaliko da.

26. Artikulua.- Batzar Nagusia baliozkotzat joko da baldin eta lehenengo deialdian kideen %50 gutxienez bertaratzen badira, eta bigarren deialdian kide bi gutxienez bertaratzen badira, betiere horietako bat presidentea edo presidenteordea bada

Halaber joko da baliozkotzat baldin eta, aurretik deialdirik egin gabe ere, Zuzendaritza Batzordeko kide guztiak bertaratzen badira eta aho batez hala erabakitzen badute. Erabakiak bertaratutako gehienek onetsiko dituzte.

27. Artikulua.- ¡Kirol-klubaren presidentea edo, haren orde, presidenteordea izango da Zuzendaritza Batzordeko burua eta Batzordearen jarduna koordinatuko duena.

28. Artikulua.- Idazkariak sarrera-eskaerak jaso eta bideratuko ditu, kirol-klubaren bileren aktak egingo ditu, bazkideen fitxategiaz eta erregistro-liburuaz arduratuko da, bai eta klubaren web guneaz eta lan administratiboak zuzentzeaz ere. Zeregin horietarako, langile edo kolaboratzaileen laguntza jaso ahal izango du.

Diruzainak Klubaren funtsak kudeatuko ditu eta Klubaren kontabilitate-liburuak behar bezala eramaten direla zainduko du.

Komodoroak erregatetako eta bestelako kirol-jardueretako programak idatzi, proposatu eta gauzatu ditu. Klubaren kirol-plana aztertzeke eta gartzeko kirol-atal ezberdinetan egiten diren bileretan presidente lanak egingo ditu, arreta berezia jarritz Bela Eskolaren garapenean eta funtzionamenduan.

Batzordekideek, Zuzendaritza Batzordearen bileretara joateaz gain, berariaz esleitzen zaizkien funtzioak beteko dituzte.

29. Artikulua.- Zuzendaritza Batzordeak, edo bertako kideek banaka, honako kasu hauetan utziko dute kargua:

- a) Dimisioa ematen duelako.
- b) Heriotzagatik edo, pertsona juridikoen kasuan, desegiteagatik.
- c) Zentsura-mozioa onartu delako.

sobrevenidas. En el supuesto de no existir página Web, o no ser operativa, deberá realizarse por comunicación postal o electrónica.

Artículo 26.- La Junta Directiva quedará válidamente constituida cuando concurran en primera convocatoria la mitad más uno de sus miembros, y en segunda convocatoria cuando concurran al menos, dos de sus miembros y, en todo caso, la Presidenta o Presidente o la Vicepresidenta o Vicepresidente.

Asimismo, se entenderá válidamente constituida la Junta Directiva, aunque no existiese convocatoria previa, si concurre la totalidad de sus miembros y así lo acuerdan por unanimidad. Sus acuerdos serán tomados por mayoría de los asistentes.

Artículo 27.- Presidirá las sesiones de la Junta Directiva y coordinará su actuación quien ostente la Presidencia del Club o, en su defecto, la Vicepresidencia.

Artículo 28.- El Secretario o Secretaria recibirá y tramitará las solicitudes de ingreso, levantará acta de las reuniones que celebren los órganos del club deportivo, llevará el fichero y el libro de registro de socios y socias y tendrá a su cargo la página web de la entidad y la dirección de los trabajos administrativos de la entidad. Para la realización de tales funciones se podrá auxiliar con empleados o colaboradores.

El Tesorero, tendrá a su cargo los fondos del Club, y cuidará de que se lleven los libros de contabilidad del Club.

El Comodoro, redactará, propondrá y ejecutará los programas de regata y demás actividades deportivas. Presidirá las reuniones que se celebren de las distintas secciones deportivas, para el estudio y desarrollo del plan de deportes del Club, con especial atención al desarrollo y marcha de la Escuela de Vela.

Los Vocales, además de asistir a las reuniones de la Junta Directiva, desempeñarán las funciones que particularmente se les señalen.

Artículo 29.- La Junta Directiva, así como sus miembros individualmente, cesarán por alguno de los motivos:

- a) Por dimisión.
- b) Por fallecimiento o, en su caso, disolución de la persona jurídica.
- c) Por aprobación de moción de censura.

Kideen banakako kargu-uzteen ondorioz Zuzendaritza Batzorde osoarena gertatzeko, kideen erdiek gutxienez utzi behar diren beren kargua.

Zuzendaritza Batzordearen kargu-uztea gertatzen bada, Batzorde Kudeatzaile bat eratuko da hilabete bateko epean, gehienez ere, eta Batzar Nagusi Beretzirako deia egingo da, Zuzendaritza Batzorde berria hautatzeko. Hori ezinezkoa bada, edozein bazkide-taldekin egin dezake deialdia, baldin boto-eskubidea duten bazkideen % 5era iristen bada.

Zuzendaritza Batzordeko kide batek edo gehiagok banaka kargua uzten badute, baina hala ere kideen %50ek beren karguari eusten badiote, postu hutsak kooptazio bidez bateko dira, alegia, Zuzendaritza Batzordeko kideek askatasunez aukeratuko dituzte kargu berriak beteko dituzten pertsonak. Kooptazio bidez izendatzen diren kideak egiten den lehenengo Batzar Nagusian berretsiko dira.

III. ATALA PRESIDENTEA

30. Artikulua.- Presidente kirol-klubaren organo exekutiboa da; klubaren legezko ordezkaritza dauka eta administrazio-organoen burua da, eta organo horiek hartutako baliozko erabakiak exekutatzeko betebeharra dauka.

31. Artikulua.- Presidente, Zuzendaritza Batzordeko gainerako kideak bezala, zerrenda itxien hautagaitzen bidez aukeratuko da, eta hautagaitzan lehenengo postuan dagoena horixe aukeratuko da presidente.

32. Artikulua.- Presidenteak estatutu hauetako 29. artikuluan adierazitako arrazoiak batengatik utzi ahal izango du kargua. Kirol-klubeko presidenteari postua hutsik gelditzen bada, aipaturiko arau horretan aurreikusitako muduan jokatu da.

IV. ATALA XEDAPEN OROKORRAK

33. Artikulua.- Kirol-klubaren Zuzendaritza Batzordea eta presidentea lau urterik behin aukeratu da, bakarka, askatasunez, zuzenean eta isilpean egindako bozketaren bidez, eta aukeraketan bazkide guztiek parte hartu ahal dute. Bozketan ez da boto-ordezkaritzarik onartuko.

Kirol-klubeko organoetako kideek jardunean jarraituko dute kide berriak karguaz jabetzen diren arte,

Para que los ceses individuales conlleven el cese de la Junta Directiva deberá afectar, como mínimo, a la mitad de sus miembros.

Cuando la Junta Directiva cese, se constituirá en Comisión Gestora y procederá a convocar en el plazo máximo de un mes una Asamblea General Extraordinaria para la elección de la Junta Directiva. No siendo ello posible, cualquier colectivo de asociados y asociadas que represente al menos un 5% del total de socios y socias con derecho a voto, podrá realizar la convocatoria de dicha Asamblea General.

En caso de cese individual de uno o una o más miembros de la Junta Directiva, pero permanezcan más del 50% de sus componentes, las vacantes serán cubiertas por el sistema de cooptación de modo que las y los miembros de la Junta Directiva designarán libremente a las correspondientes personas para cubrir sus vacantes. Las y los miembros que se designen por cooptación deberán ser ratificados en la primera Asamblea General que se celebre.

SECCIÓN III PRESIDENCIA

Artículo 30.- La Presidenta o Presidente es el órgano ejecutivo del Club, ostenta su representación legal, preside los órganos de gobierno y administración y tiene la obligación de ejecutar los acuerdos válidamente adoptados por los mismos.

Artículo 31.- La Presidencia será designada junto con el resto de la Junta Directiva mediante el sistema de candidaturas formadas por listas cerradas, ostentando la presidencia quien figure en primer lugar de la candidatura.

Artículo 32.- Quien ostente la Presidencia cesará por alguna de las causas previstas en el ARTÍCULO 29 de los presentes estatutos. Si quedase vacante la Presidencia del club deportivo, se procederá de la forma prevista en la norma citada.

SECCIÓN IV DISPOSICIONES COMUNES

Artículo 33.- La Junta Directiva y el Presidente o Presidenta del Club se elegirán cada cuatro años mediante sufragio libre, personal, directo y secreto, pudiendo participar todas las personas socias. No podrá realizarse la elección mediante delegación de voto.

non eta ez den gertatzen horretarako ezintasun ageriko bat.

Zuzendaritza Batzordeko kideek beren kargua betetzeagatik ordainsariak jaso ahaliko dituzte, betiere Batzar Nagusiak berariaz onartzen badu, beste aztergaietatik aparteko gai moduan, eta bertaratutako kideen bi herenak alde agertzen badira.

34. Artikulua.- Batzar Nagusiak Zuzendaritza Batzordeko kide guztien edo haietako baten edo batzuen erantzukizuna exijitu ahal izango du zentsura-mozio baten bidez. Mozio horrek, aurrera egingo badu, berariaz deitutako bilkuran bertaratutakoen bi herenen aldeko botoa beharko du.

Zentsura-mozioa idatziz aurkeztu beharko zaio Zuzendaritza Batzordeari, bazkide guztien %10eko babesarekin. Ezohiko Batzar Nagusiak aztergai bakarra izango du: zentsura-mozioa eztabaidatzea eta haren gaineko ebazpena ematea.

Zuzendaritza Batzorde osoaren aurkako mozio-zentsura onartzeak bertako kide guztien kargu-uztea ekarriko du, kirol-klubaren presidentearena barne. Zentsura-mozioa batzordekide baten edo batzuen aurkakoa bada, hura onartzeak batzordekide horien kargu-uztea soilik ekarriko du.

Zentsura-mozioak presidente berria izateko hautagai baten proposamena jaso dezake, edota, hala badagokio, Zuzendaritza Batzorde osoarena edo bertako kide batena edo batzuen. Hauatutako kargu berrien agintaldia aurreko agintaldiari bukatzeko falta zaion adinakoa izango da.

35. Artikulua.- Inola ere ez dira bateragarriak izango kirol-klub baten presidente kargua eta klub hori atxikita dagoen kirol-federazioaren presidente kargua.

Pertsona bera ezingo da izan batera kirol-modalitate bereko eta kategoria bereko kirol-klub baten baino gehiagoren presidentea.

V. KAPITULUA HAUTESKUNDE PROZESUA

36. Artikulua.- Klubaren hauteskunde-prozesuak ekainaren 22ko 163/2010 Dekretuan ezarritakoa beteko du, bai eta estatutu hauetan eta Batzar Nagusiak onartzen dituen gainerako hauteskunde-araudietan ezarritakoa ere.

Las y los miembros de los órganos del Club continuarán en funciones hasta la toma de posesión de sus sucesores, salvo imposibilidad manifiesta.

Los miembros de la Junta Directiva pueden percibir retribuciones en función de su cargo siempre que lo apruebe expresamente la Asamblea General de forma separada respecto a otros puntos del orden del día y por mayoría de dos tercios de los miembros asistentes.

Artículo 34.- La Asamblea General podrá exigir la responsabilidad de la totalidad de la Junta Directiva o de uno o una o varios de sus miembros mediante la adopción de una moción de censura que deberá ser respaldada por los dos tercios de asociados y asociadas presentes en la sesión convocada al efecto.

La moción de censura será presentada por escrito a la Junta Directiva por un 10% del total de socios y socias. La convocatoria de la Asamblea General extraordinaria tendrá como único punto del orden del día la resolución y debate sobre la moción de censura.

La aprobación de la moción de censura a la totalidad de la Junta Directiva causará el cese de las y los miembros de la Junta Directiva, incluido la Presidenta o Presidente del club deportivo. En el supuesto de que la moción de censura vaya dirigida a uno o una o varios de sus miembros, su aprobación únicamente conllevará el cese de dichas o dichos miembros de la Junta Directiva.

La moción de censura podrá incluir la propuesta de elección de nueva Presidenta o Presidente, en su caso, Junta Directiva y de uno o una o varios de sus miembros. El mandato de los nuevos cargos electos será hasta completar el mandato anterior.

Artículo 35.- En ningún caso se podrá ser, simultáneamente, Presidenta o Presidente de un club deportivo y de una federación deportiva a la que está adscrita dicho club.

Una misma persona no podrá en ningún caso ostentar la presidencia de varios clubes deportivos de la misma modalidad deportiva e igual categoría.

CAPÍTULO V PROCESO ELECTORAL

Artículo 36.- El proceso electoral del club se ajustará a lo dispuesto en el Decreto 163/2010, de 22 de junio,

37. Artikulua.- Administrazio-organoetarako aurkezten diren hautagaitzetan emakumeen eta gizonen arteko oreka gordeko da, arrazoi objektiboak tarteko ezinezkoa denean izan ezik.

Hautagaitza bakarra baldin badago, zuzenean aukeratuko da, inolako bozketarik egin behar izan gabe.

VI. KAPITULUA ARAUBIDE EKONOMIKOA

38. Artikulua.- Kluba berezko aurrekontu eta ondare araudiaren mende egongo da. Ekonomia-ekitaldia urtekoa izango da, eta amaiera urte bakoitzeko abenduaren 31ean izango du.

Klubak ez du fundazio-ondarerik, eta bere jarduerak aurrera eramateko honako baliabide hauek erabiliko ditu:

- a) Batzar Nagusiak, hala badagokio, erabakitzen dituen sarrera-kuotak edo/eta aldizkako kuotak.
- b) Berez dagozkion ondasun eta eskubideen produktuak, bai eta jasotzen dituen diru-laguntzak, dohaintzak, utziriko ondarea eta babes-laguntzak ere.
- c) Estatutuetan adierazitako helburuei begira klubak egiten dituen legezko jardueretatik eratorritako beste diru-sarrerak.

Diru-sarrera guztiak, kirol-ekitaldietan eskuratutakoak barne, oso-osorik erabiliko dira helburu soziala garatzeko. Inola ere ez da onartuko etekinak bazkideen artean banatzerik, ezta haien ezkontideen edo antzeko afektibitate-harremana duten bizikideen artean ere, edo ahaideen artean. Orobat, ezingo da doako lagapenik egin irabazi-asmoa duten pertsona fisiko edo juridikoen alde.

Ondasun higiezinak erabiltzeko, besterentzeko edo zergapetzeko, Batzar Nagusian bertaratutakoen bi herenen gehiengoz adostutako erabakia beharko da.

39. Artikulua.- Kirol-kluba deseginez gero, edo bazkideren bat egotziz gero, pertsona horrek eskubidea izango du hasieran ordaindu zuen ondare-partaidetzaren diru-kopurua edo beste diru-ekarpenak erreuperatzeko, salbu eta bazkidetza-kuota moduan ordaindutako kopuruak. Horretarako, baina, ezinbesteko baldintza da ondare-murritzketaren ondorioz hirugarren pertsona edo entitateek kalterik

en los presentes estatutos y en las normas electorales que, en su caso, apruebe la Asamblea General.

Artículo 37.- Las candidaturas que se presenten a los órganos de administración deberán reflejar una presencia equilibrada de mujeres y hombres salvo que, por razones objetivas, no resulte posible.

En el supuesto de que exista una sola candidatura, ésta será proclamada sin necesidad de votación alguna.

CAPÍTULO VI RÉGIMEN ECONÓMICO

Artículo 38.- El club se somete al régimen de presupuesto y patrimonio propio. El ejercicio económico será anual y su cierre tendrá lugar el 31 de Diciembre de cada año.

El club carece de patrimonio fundacional y los recursos para el desarrollo de sus actividades serán los siguientes:

- a) Cuotas de entrada y/o periódicas que, en su caso, se acuerden por la Asamblea General.
- b) Los productos de los bienes y derechos que le correspondan, así como subvenciones, legados, donaciones y patrocinios que puedan recibir.
- c) Cualesquiera otros ingresos que el club pueda generar mediante actividades lícitas que acuerde realizar, siempre dentro de los fines estatutarios del club.

Todos sus ingresos, incluidos los beneficios obtenidos en manifestaciones deportivas, se aplicarán íntegramente al desarrollo de su objeto social. Bajo ningún concepto podrán efectuar reparto de beneficios entre sus socios y socias, ni entre sus cónyuges o personas que convivan con ellos con análoga relación de afectividad ni entre sus parientes, ni su cesión gratuita podrá realizarse a favor de personas físicas o jurídicas con interés lucrativo.

La disposición, enajenación o gravamen de bienes inmuebles requerirá acuerdo de la Asamblea General adoptado por mayoría de dos tercios de los socios/as asistentes.

Artículo 39.- En caso de disolución del club deportivo, o de separación de una persona asociada, ésta podrá percibir la participación patrimonial inicial u otras aportaciones económicas realizadas, sin incluir las cuotas de pertenencia a la asociación que hubie-

ez jasotzea. Banantze kasuetako ondare-partaidetza berreskuratzeak ez du zertan eraginik izan klubaren irabazi asmorik gabeko izaeran. Batzar Nagusiari dagokio artikulua honetan adierazitako erabakiak abian jartzea.

VII. KAPITULUA ESTATUTUAK ALDATZEA.

40. Artikulua.- Estatutu hauek aldatzeko edo indargabetzeko, berariaz deitutako Batzar Nagusi Bereziaren erabakia beharko da, alegia, bertarutako bazkideen bi herenen gehiengo kualifikatuaren adostasunez hartutako erabakia.

VIII. KAPITULUA DESEGITEA ETA LIKIDAZIOA

41. Artikulua.- Kluba Batzar Nagusiaren erabakiz desegingo da, estatutu hauek aldatzeko ezarri diren baldintzak eta gehiengoaren errespetatuta, edo ebazpen judizialaren bidez.

42. Artikulua.- Behin kirol-kluba deseginez gero, likidazio-epea hasiko da. Epe hori amaitu arte klubak bere nortasun juridikoari eutsiko dio.

Administrazio-organoko kideak likidatzaile bihurtuko dira, salbu eta Batzar Nagusiak edo, hala badagokio, desegitea ebatzi duen epaileak beste batzuk izendatzen baditu; eta 163/2010 Dekretuaren 69.3 artikuluan xedatutako funtzioak beteko dituzte.

Likidazio-fasean dagoen bitartean, kirol-klubak "likidazio-fasean" esaldia erantsi beharko dio bere izenari.

43. Artikulua.- Kirol-kluba desegin eta likidatuz gero, haren ondorioz geratzen den ondare garbia udalerri bereko, edo hala badagokio, lurralde historiko bereko beste kirol-entitate baten bitartez kirola sustatzeko eta praktikatzeko helburuetarako erabiliko da.

IX. KAPITULUA DIZIPLINA ARAUBIDEA

44. Artikulua.- Kirol-klubak bazkideen gainean duen diziiplina-ahalmena klubaren beraren araudiek eta erabakiek ezarriko dute, eta hartzen dituen erabakien kontra ezingo da errekurtsorik jarri kirol-federazioetan edo Kirol Justiziako Euskal Batzordean. Kirol-klubak diziplinaren alorrean

se abonado. Ello se entiende posible siempre que la reducción patrimonial no implique perjuicios a terceras personas o entidades. Las características de la percepción de la participación patrimonial en los supuestos de separación no deberán desvirtuar el carácter no lucrativo de los clubes. Corresponderá adoptar los acuerdos previstos en este artículo a la Asamblea General.

CAPÍTULO VII MODIFICACIÓN DE LOS ESTATUTOS

Artículo 40.- Los presentes Estatutos solo podrán ser modificados o derogados en Asamblea General Extraordinaria convocada al efecto, mediante acuerdo adoptado por mayoría cualificada de dos tercios de las personas socias asistentes.

CAPÍTULO VIII DISOLUCIÓN Y LIQUIDACIÓN

Artículo 41.- El club se disolverá por decisión de la Asamblea General, adoptada con los requisitos y la mayoría establecidos para la modificación de los presentes estatutos, o por decisión judicial.

Artículo 42.- La disolución del Club abre el periodo de liquidación hasta el fin del cual la entidad conservará su personalidad jurídica.

Las y los miembros del órgano de administración se convierten en liquidadores y liquidadoras salvo que los o las designe la Asamblea General o el Juez que, en su caso, acuerde la disolución, ejerciendo las funciones establecidas en el artículo 69.3 del Decreto 163/2010.

Durante la fase de liquidación el club deportivo deberá añadir a su denominación la frase "en liquidación"

Artículo 43.- En caso de disolución y liquidación del club deportivo, el patrimonio neto resultante de la liquidación revertirá para el fomento y la práctica del deporte a través de una entidad deportiva del mismo municipio o, en su caso, del mismo Territorio Histórico.

CAPÍTULO IX RÉGIMEN DISCIPLINARIO

Artículo 44.- La potestad disciplinaria del Club sobre sus miembros se regirá por sus propias normas y no será susceptible de posterior recurso ante las fe-

hartzen dituen erabakiak jurisdikzio arruntean aurkaratu ahal izango dira.

Hondarribian, 2011eko maiatzaren 7an

IDAZKARIA

PRESIDENTEA

deraciones deportivas y ante el Comité Vasco de Justicia Deportiva. Las decisiones del Club en materia disciplinaria serán impugnables ante la jurisdicción ordinaria.

En Hondarribia, a 7 de Mayo de 2011

SECRETARIO

PRESIDENTE

IRIBARRENEN PROIEKTU MAGISTRALA BADIAREN ETORKIZUNA ZIURTATZEKO. BERE IDEIA HANDIA AINTZAT HARTZEKO

Gai hau beste kapitulu batzuetan aipatu bada ere, Ramon Iribarren Cabanillesi (1900-1967) buruzko lan hau eta Ernesto Goirizelaia 2018an "cosas de alde zaharra"n argitaratutako Hondarribiko barra sartu nahi izan ditugu, deskribatzen duen ikuspegi global bikainagatik. Aitortu beharra dago irundarrak Bidasoaren bokalean egindako lanen balio handia, horiek gabe ezinezkoa izango bailitzateke Hondarribiak azken berrogeita hamar urteotan izan duen garapena imajinatzea ere.

IRIBARREN ETA HONDARRIBIKO BARRA

Itsas hiztegian, barra bat ibai-bokaleetan, ibaiko urek eta itsasoak elkar ukitzen duten lekuan sortzen den hondar-banku edo hondarpe bat da. Ibaiaren behe-ranzko ur-korronteak material esekiak garraiatzen ditu goi-ibarretatik, eta olatuek, berriz, hondar esekia ekartzen dute. Itsasoak eta ibaiak talka egiten dutenean, abiadura galdu eta behealdera jaulkitzen dira garraiatzen dituzten materialak. Horrela, hondarrezko deltak eta lohiak sortzen dira, eta nabarmen murrizten da sakonera, bi korronteek talka egiten duten puntuan. Ekaitzek olatu handiak eragiten dituztenean eta ibaiak emari handia duenean, barra oso leku arriskutsua bihurtzen da, olatu sendoengatik eta sakonera txikiarengatik.

Oso antzinatek, Hondarribiko barra sekulako oztopoa izan da itsasoko merkataritza-jardueretarako, eta arrantzaleek egunez egun borrokatu behar izaten zuten arrisku handi horren kontra. Baina, gerra-garaian, bertako gotorlekua itsasaldetik babesten zuen beste hesi bat bihurtzen zen. Etsaien itsasontziek urruti geratu behar izaten zuten itsas blokeoa egiten, eta defendatzaileek, aldiz, laguntza eta hornigaiak jaso zitzaketen inoren esku geratzen ez zen eremu horri esker.

Iraganari so eginez gero, hiribildura itsasoz sartzen zirenean aurkitzen zuten hondar-barra hori mende askotan hondarribiarrentzat kezka handia izan zela ikusiko dugu; hondarribiarrek ahalegin handiak egin zituzten barra garbitzeko, murrizteko edo nabigatzaileei haren kokalekua adierazteko. Aurkitu ahal izan dugun lehen dokumentua 1480. urtekoa da. Bertan, Hondarribiko hiribilduak kezka hau agertzen du: *"ni menos a la villa suelen venir navios de otros rreynos con pan ni otra çebera a cabsa qu'el"*

PROYECTO MAGISTRAL DE IRIARREN PARA ASEGURAR EL FUTURO DE LA BAHIA. EN RECONOCIMIENTO A SU GRAN IDEA

Aunque este tema ya ha sido comentado en otros capítulos, hemos querido incluir este trabajo sobre Ramón Iribarren Cabanilles (1900-1967) y la barra de Hondarribia publicado en "Cosas de alde zaharra" por Ernesto Goirizelaia en 2018, por la magnífica visión global que describe. Es necesario reconocer el gran valor de los trabajos realizados por este irunés en la desembocadura del Bidasoa, sin los cuales sería imposible imaginar siquiera el desarrollo de Hondarribia en estos cincuenta años.

IRIBARREN Y LA BARRA DE HONDARRIBIA

En su sentido náutico, una barra es un banco o bajo de arena que se forma en las desembocaduras de los ríos cuando sus aguas entran en contacto con el mar. La corriente descendente del río transporta materiales en suspensión desde sus zonas altas, y el oleaje trae arena en suspensión. Cuando la mar y el río chocan, pierden velocidad y depositan en el fondo los materiales que transportan. Se forma así típicamente un delta de arena y fango que reduce drásticamente la profundidad en el punto donde siempre chocan ambas corrientes. Cuando los temporales traen grandes olas y el río baja con mucho caudal, la barra, con su fuerte oleaje y poco calado, se convierte en un lugar extremadamente peligroso.

Desde muy antiguo la barra de Hondarribia supuso un freno para las actividades marítimas y comerciales, y un enorme peligro con el que tenían que lidiar cotidianamente los pescadores. Pero en tiempos de guerra se convertía en una barrera más que protegía a la fortaleza por el lado del mar. Las naves enemigas tenían que conformarse con un bloqueo naval lejano que dejaba un terreno de nadie por el que los defensores podían recibir ayuda y suministros.

Un vistazo al pasado demuestra que la barra de arena de la entrada por mar a la villa fue una constante preocupación de los hondarribiarras durante muchos siglos, en los que se hicieron muchos esfuerzos por limpiarla, por reducirla o por marcar su posición a los navegantes. El primer documento que hemos podido encontrar es de 1480. En él la villa de Fuenterrabía se queja de que *"ni menos a la villa suelen venir navios de otros rreynos con pan ni otra çebera a cabsa qu'el puerto e costa de la villa diz que es muy peligrosa por ser muy baxas las aguas que non"*

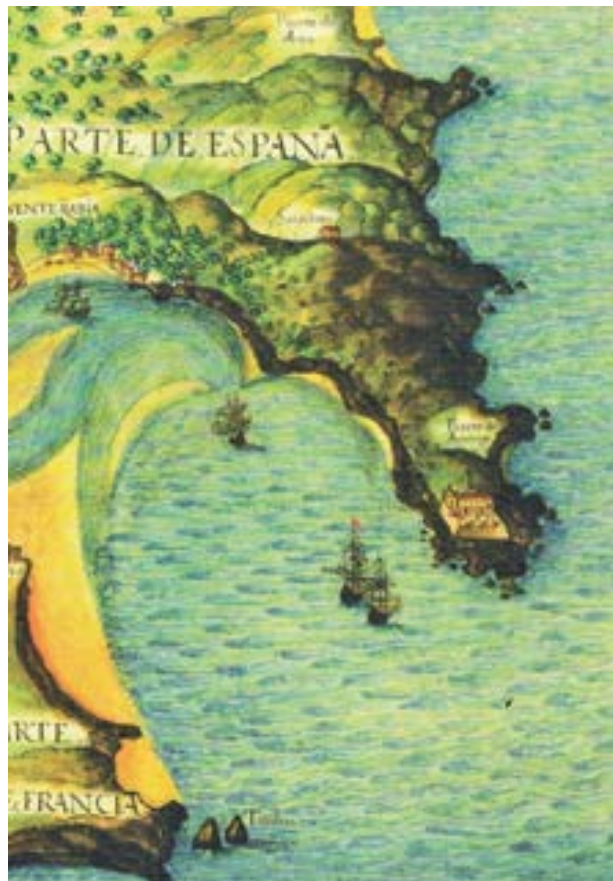
puerto e costa de la villa diz que es muy peligrosa por ser muy baxas las aguas que non pueden estar ningunos navios en el dicho puerto ni con mucho trabajo". Dokumentu horretan argi eta garbi islatzen da aspalditik zetorrela barraren egoerak hondarribiarrei sortzen zien kezka, idazkiak dioen moduan, hiribilduko arrantzaleek urte hartan ezin izan baitzuten barra aurreko urteetan bezala garbitu.

1502ko uztailaren 4an, San Pedro Jaunaren Mari-nelen Kofradiak ohartarazpen hau egin zuen: *"que por quanto después de entradas las naos y carabelas y otros muchos navíos en el canal desta dicha villa pasaban gran trabajo y peligro por no estar balizada la dicha canal, y para que adelante seguramente pudiesen navegar de noche y de día"*. Horren ondorioz, barran balizak jar zitzala eskatu zioten Michelco Urbietta hondarribiarrari, eta lan horren truke, itsasontzi bakoitzari erreal bat kobratzeko baimena eman zioten, kanalean egin beharreko sarrera-irteera maniobra bakoitzeko.

1609ko urtarrilaren 25ean, honela jakinarazi zuen Hondarribiko Kontseiluak: *"el puerto desta villa y la barra della estaba tan mudada y mala que con las mudanzas grandes que la arena había hecho toda ella estaba perdida y la poca canal que había tenía su salida casi a las peñas grandes de la parte de Francia que llaman tunbas y a causa de la mala entrada y salida de la dicha barra no podían salir las zabras de esta villa ni las chalupas della y cuando salen y entran peligran y han sucedido algunos descabros"*.

Testuinguru horretan, bi neurri osagarri proposatu zituzten. Kanaletik irteteko bidea Jaizkibel ondoan ezartzea – mendebaldeko eta ipar-mendebaldeko olatuek ez zioten horrenbeste eragingo–, zanga bat eginez Bidasoak bere urak itsasora isuri ahal izateko. Baina hori egiteko modu bakarra *"obrar y trabajar a pala y açada"* zen. Hondarribiarrak berriek irteera hura itxi ez zezaten, txalupek tiraka itsas hondotik zuhaitz lastatu bat errestan eramatea proposatu zuten, bere adar eta guzti, beheeranzko marea biziak zeuden uneetan. Horrela, *"su gente meneando los alinpiase"*, eta marearen korronteak altxatutako hondarra itsaso aldera eramanez, *"y no hiciesse balsa la arena"*.

Izan ere, arazoa ez zen kanala ixten zuen barra hura bakarrik; aitzitik, ekaitzen eta Bidasoa ibaiaren euri- araietako ur-ekarpenen eraginez, barra lekuz aldatu eta, horrekin batera, kanala lekuz aldatzea baizik. Urte batzuetan, kanala Jaizkibel ondoan kokatuta egon zen; hori zen aukerarik onena, sakonera



La barra en 1622 con el canal principal junto a Hondarribia y un pequeño canal secundario en la parte de Hendaya (Texeira, 1634).

pueden estar ningunos navios en el dicho puerto ni con mucho trabajo". Este documento demuestra que la preocupación de los hondarribiarras por el estado de la barra venía de muy atrás, porque dice el escrito que en ese año los pescadores de la villa no habían podido limpiar la barra como en años anteriores.

Ya el 4 de julio de 1502 la Cofradía de Mareantes del Señor San Pedro alertaba *"que por quanto después de entradas las naos y carabelas y otros muchos navíos en el canal desta dicha villa pasaban gran trabajo y peligro por no estar balizada la dicha canal, y para que adelante seguramente pudiesen navegar de noche y de día"*, encargaron el balizaje al hondarribiarra Michelco Urbietta a quien autorizaron a cobrar a cada navío un real por cada maniobra de entrada o salida por el canal.

El 25 de enero de 1609 el Concejo de Fuenterrabía afirmaba que *"el puerto desta villa y la barra della estaba tan mudada y mala que con las mudanzas grandes que la arena había hecho toda ella estaba perdida y la poca canal que había tenía su salida casi a las peñas grandes de la parte de Francia que llaman tunbas y a causa de la mala entrada y salida"*

handiagoa zuelako eta babestuagoa zegoelako. Beste urte batzuetan, aldiz, bi kanal egon ziren, bat alde bakoitzean. Aukerarik okerrenea Hondarribiko kanala ixten zenean eta Hendaiakoa bakarrik geratzen zenean gertatzen zen, hura ez baitzen horren sakona eta, horren ondorioz, zuzenean jasaten zituen olatu-rik indartsuenak.



La barra en 1762, con un único canal de tamaño mínimo en bajamar pegado a Jaizkibel. Archivo General de Simancas MPD 28 088.

1785eko maiatzaren 18an, hauxe idatzi zuen Udalak: *“La barra por donde se entra es una grande y larga playa de arena, que atraviesa de España a Francia. Hace frente al impetu y olas del mar, que cuando se embravesce rompen allí furiosamente, y tiene dos transitos ó entradas á los extremos de la playa, la una por cerca del promontorio Olearso, la otra por junto a Ondarraizu que es arenal situado en la parte de Francia. Mudanse á tiempos estas entradas, cegándose ya la una, ya la otra, quedando á veces en una sola á medio de la playa, ya más arribada á esta, o á aquella parte”*.

Balizak, aitzurrak eta zuhaitzak jarri arren, barraren arriskuak hor jarraitzen zenez, arrantzale hondarribiarrek hura saihesteko teknikak asmatu behar izan zituzten. Serapio Múgicaren arabera, txalupek barrara iritsi baino lehen itxaroten zuten, premian egonez gero, elkarri laguntzeko nahikoa itsasontzi elkartu arte. Orduan, horietako bat barrara ahalik eta gehien gerturatu eta patroiak olatu handienak nola lehertzen ziren aztertzen zuen, Amuitzen edo Erdiko Puntan; horrela, olatu horiek barran hautsi arte itxaroten zuen. Tarte hori nahiko handia zenean, barra zeharkatzeko agindua ematen zuen, azken olatuak bertan lehertu bezain laster. Bere helburua lortzen

de la dicha barra no podían salir las zabras de esta villa ni las chalupas della y cuando salen y entran peligran y han sucedido algunos descalabros”.

Y se planteaban dos medidas complementarias. Fijar la salida del canal junto a Jaizkibel –menos expuesto al oleaje del Oeste y Noroeste–, cavando una zanja para facilitar que el Bidasoa vertiera sus aguas al mar por ahí. Y el único método posible era *“obrar y trabajar a pala y açada”*. Y para que aquella salida no quedara cegada por los nuevos aportes de arena se planteaba arrastrar periódicamente sobre el fondo un árbol con todas sus ramas, lastrado y arrastrado por lanchas, en momentos de mareas vivas descendentes. Y así *“su gente meneando los alinpiase”*, y la corriente de la marea sacara la arena levantada hacia el mar *“y no hiciesse balsa la arena”*. Porque el problema no era sólo que se formara la barra estrangulando el canal, sino que, por efecto de los temporales y el aporte de agua del Bidasoa en épocas lluviosas, la barra cambiaba de sitio y con ello cambiaba la posición del canal. Algunos años el canal estaba situado junto a Jaizkibel, la mejor posibilidad porque tenía más calado y estaba más protegido. Otros años había dos canales, uno a cada lado. Y la peor de las posibilidades se producía cuando se cegaba el canal de Fuenterrabia y sólo quedaba el de Hendaya, menos profundo, que recibía de forma directa el oleaje más fuerte.

Y así el 18 de mayo de 1785 el Ayuntamiento escribía que *“La barra por donde se entra es una grande y larga playa de arena, que atraviesa de España a Francia. Hace frente al impetu y olas del mar, que cuando se embravesce rompen allí furiosamente, y tiene dos transitos ó entradas á los extremos de la playa, la una por cerca del promontorio Olearso, la otra por junto a Ondarraizu que es arenal situado en la parte de Francia. Mudanse á tiempos estas entradas, cegándose ya la una, ya la otra, quedando á veces en una sola á medio de la playa, ya más arribada á esta, o á aquella parte”*

Como, a pesar de balizamientos, azadas y árboles, el peligro de la barra seguía existiendo, los pescadores hondarribiaras tuvieron que idear técnicas para sortearlo. Serapio Múgica cuenta que las lanchas esperaban antes de la barra hasta que se reunía un grupo suficiente de embarcaciones para prestarse ayuda en caso de necesidad. Entonces una de ellas se acercaba lo más posible a la barra, y el patrón observaba los grupos de olas más grandes rompiendo en Amuitz o en Erdiko Punta, y esperaba hasta que ese grupo de olas rompiera en la barra. Cuando éste período era

zuenean, beste aldean itxaroten zuen bigarrena igaro arte, beharrezkoa izanez gero, hari lagundu ahal izateko; hark hirugarrenari lagunduko zion eta, horrela, hurrenez hurren.

XIX. mendean, barra zeharkatzea seguruagoa izateko saiakerekin jarraitu zuten. 1881ean, barra finkatzea erabaki zuten, eta 310 metro luze eta 12 metro zabaleko harrizko kanal bat ireki zuten Arroka Puntaren ondoan, marea bizietan, itsasbeheran 1,48 metroko sakonera izango zuena. Baina ezin izan zuten amaitu, dirurik ez zegoelako. Urte hartan bertan, farol bat jartzea planteatu zuten, *“un farol de color en el arenal y ponerles un cristal también de color a los faroles del Hospital y Plaza de Armas para que pueda servir de línea para transitar por la actual barra”*. Hamarkada hartan ahalegin handiak egin zituzten laguntza bisual hori hobetzeko. Potentzia handiago eman zitzaizen farol haiei, islagailuak instalatu zituzten, beste batzuk jarri zituzten Arroka Puntan eta petrolio-sistema lagungarri bat ere jarri zitzaizen hornidura elektrikoak huts egiten zuenerako. Ezer baino hobeia izan arren, argiztapen-sistemak ez zituen gauzak gehiegi hobetu. Sartzeko eta irteteko bide bat sortzeko asmoa ondo pentsatua zegoen, baina argiak gaizki ikusten ziren eta, barraren kokaleku-aldaketak zirela eta, patroiek buru-kalkulu korapilatsuak egin behar izaten zituzten; beraz, akatsak egin zitzaizketen, eta emaitza hilgarriak eragin.

XX. mendearen hasieran, egoera hori hobetzeko ahalmenaren inguruan nolabaiteko ezkortasuna hedatu zen hondarribiarren artean, eta neurri bereziago batzuk hartu zituzten. 1912ko abenduaren 1ean, bi aita jesuita ekarri zituzten barra bedekatzeko eta, Jaizkibel astekariaren arabera, *“no sólo bendijeron la barra, sino también los vapores, para extirpar en ellos la maligna manía de naufragar”*. 1923an, guardia bat jartzea planteatu zuten, bandera bat erabiliz barrak zeukan arriskua adierazi eta hura zeharkatzea debekatu zezan, agindua betetzen ez zutenei isun bat jarritz edo txalupa arrastatuz. Neurri horiek iruzkin barregarri bat baino gehiago sorrarazi zuten udalerrian eta Bidasoako prentsari.

Baina, hasieran genioen moduan, gotorlekuaren defentsarako egitura-atal natural gisa ere jardun zuen barrak. Izan ere, ia ezinezkoa zen hiri gotorra itsasoz menderatzea eta lurretik egin behar zituzten eraso masiboak; milaka soldadu eta artilleria-pieza ugari garraiatu behar ziren lur-eremu korapilatsu hartatik eta, bien bitartean, gotorlekuak laguntza eta hornigaiak jasotzen jarraitzen zuen itsasotik, itsasontzi txikien bitartez. Jar ditzagun bi adibide.

suficientemente largo, daba la orden de atravesar la barra en cuanto el último tren de olas ya había roto sobre ella. Cuando lograba su objetivo, esperaba al otro lado a que pasara la segunda para ayudarlo si era necesario, y ésta se quedaba para ayudar a la tercera, y así sucesivamente.



La barra en 1826. Con un único canal imposible de atravesar en bajamar y tremendamente peligroso en media marea. (Hidrografía de la Marina francesa).

En el siglo XIX continuaron los intentos de hacer más seguro el paso de la barra. En 1881 se decidió fijar la barra abriendo junto a Arroka Punta un canal de piedra de 310 metros de longitud, 12 de anchura y 1,48 de calado en bajamar en mareas vivas. Pero no se pudo realizar por falta de dinero. Aquel mismo año se planteó como alternativa colocar *“un farol de color en el arenal y ponerles un cristal también de color a los faroles del Hospital y Plaza de Armas para que pueda servir de línea para transitar por la actual barra”*. Durante toda aquella década se hicieron grandes esfuerzos para mejorar esta ayuda visual. Se dio más potencia a estos faroles, se les instalaron reflectores, se añadieron otros en Arroka Punta, y se les colocó un sistema auxiliar de petróleo para cuando fallaba el suministro eléctrico. Aunque algo es algo, el sistema de iluminación mejoró poco las cosas. La idea de crear una enfilación de entrada y salida era buena, pero las luces se veían mal, y los cambios de posición de la barra obligaban a los patrones a realizar complicados cálculos mentales, lo que llevaba fácilmente a errores con resultados fatales.

A principios del siglo XX parece que se apoderó de los hondarribiarras un cierto fatalismo sobre su capacidad para mejorar la situación, y se tomaron algunas medidas más originales. El 1 de diciembre de 1912 se trajo a dos padres jesuitas que con toda so-

1638ko uztailaren hasieran, Condéko printzeak Hondarribia setiatu zuenean, itsasoko sarbide guztiak ixten saiatu zen zortzi itsasontziz osaturiko ontzidi bat eta itsasontzi txiki ugari erabiliz. Gainera, Pasaian harrapatutako lau galeoi gehitu zizkion horri, eta printzea guztiz konbentziturata zegoen *“Hondarribia leku guztietatik itxita geratu zela”*. Baina ez zuen ezertarako ere balio izan, hamahiru aldiz lortu baitzuten posta eta laguntza sartzea. Garrantzitsuenak, uztailaren 6koa –170 soldadu sartu ziren Tolosatik eta Azpeititik– eta 13koa –160 irlandar sartu ziren–. Abuztuaren 2an, Bordeleko artzapezpikuaren agindupeko ontzidia iritsi zen, agindu garbi batekin: *“Hondarribira ez zedila itsasoz inolako laguntzarik sartu”*. 30 ontzi baino gehiago erabiliz, laguntza sartzen saiatzeko ahalegin guztiak geldiarazi zituzten abuztuaren 2an eta 5ean, baina, halere, 9 aldiz sartu eta irten zirela erregistratuta geratu zen zortzi egunetan. Abuztuaren 13tik aurrera bakarrik zuten lortu beren helburua, blokeorako sekulako ontzidia erabiliz. Egun horretatik aurrera, bi posta bakarrik sartu eta atera ahal izan ziren hiribildutik. Baina, horretarako –agintari frantsesek berek aitortua– makina bat ontzi erabili behar izan zituzten: *“una flota de sesenta y cuatro buques, entre ellos cuarenta y cuatro galeones de entre 500 y 2.000 toneladas, pataches, brulotes y fragatas”*, kanpoaldetik laguntzarik ez sartzeko.

Hiri setiatuaren kontrako benetako eraso bakarra abuztuaren 20an gertatu zen. Egun horretan, armada frantsesak Magdalenako meategia leherrarazi eta modu konbinatuan eraso egitea erabaki zuen. Bi eskudroi sortua beharko lukeen zulorantz gerturatzen ziren bitartean, etsaien txalupa batzuek barra zeharkatu zuten ekialdean kokatuta zegoen borrokalekua erasotzeko. Baina kea desagertu zenean, erasotzaileek errealtate gordin batekin topo egin zuten aurrez aurre. Leherketak ez zuen zulorik sortu, eta hondarribiarrek ondo babestutako borrokalekua topatu zuten lehorreratze-tropek. Ez zegoen handik igarotzeko aukerarik. Marea oso justu zegoen ordurako, eta kontua ez zen gotorlekua azpian hondartuta geratzea, defendatzaileen moskete-tiro laurden batera. Jomugari tiro egitea bezala izango zen. Bizitza eta ohore militarra modu horretara galdu aurretik, deabruak harturik bezala itzuli ziren itsaso zabalera, borrokalekuko defendatzaileen poz eta isekapean. Bizirik jarraitzen zuten gutxienez.

Badugu beste adibide bat ere, geroagokoa. 1836. urtean, Britainiar Legio Osagarriak lehen karlistadan eraso egin zuenean, barrak eginkizun erabakigarria izan zuen Lacy Evans jeneralaren asmo guztiak za-

lemnidad bendijeron la barra, y según el semanario Jaizkibel *“no sólo bendijeron la barra, sino también los vapores, para extirpar en ellos la maligna manía de naufragar”*. Y en 1923 se planteó colocar un guardia que señalara con una bandera la peligrosidad de la barra y prohibiera atravesarla, bajo multa o arresto de la lancha de los infractores. Medidas que dieron pie a más de un comentario jocoso en la localidad y en la prensa bidasotarra.

Pero, como decíamos al principio, la barra fue también una parte natural del entramado defensivo de la fortaleza. Hacía casi imposible que la plaza fuera tomada por mar, obligando a ataques masivos por tierra con miles de soldados y numerosas piezas de artillería que había que transportar por terreno muy difícil, mientras la fortaleza seguía recibiendo ayuda y suministros por mar en pequeñas embarcaciones. Pongamos sólo dos ejemplos. Cuando a primeros de julio de 1638 el príncipe de Condé puso sitio a Fuenterrabía, intentó cerrar todos los accesos por mar con una flota de ocho navíos y gran número de embarcaciones menores, a la que añadió cuatro galeones apresados en Pasajes, quedando convencido de que *“quedaba Fuenterrabía por todas partes cerrada”*. Pero de poco sirvió, porque en trece ocasiones consiguieron salir y entrar correos y ayuda. Los más importantes fueron el día 6 de julio con la entrada de 170 soldados de Tolosa y Azpeitia, y el 13 con la entrada de 160 irlandeses. El día 2 de agosto llegaba la flota al mando del arzobispo de Burdeos con órdenes concretas de *“impedir que entre cualquier socorro por mar en Fuenterrabía”*. Con más de 30 buques consiguieron frenar los intentos masivos de ayuda de los días 2 y 5 de agosto, pero aún así se registraron 9 entradas y salidas con éxito en sólo ocho días. Únicamente a partir del 13 de agosto, con una descomunal flota de bloqueo, consiguieron su objetivo. A partir de aquí sólo dos correos consiguieron salir y entrar a la villa. Pero habían tenido que dedicar, en palabras de los propios mandos franceses, *“una flota de sesenta y cuatro buques, entre ellos cuarenta y cuatro galeones de entre 500 y 2.000 toneladas, pataches, brulotes y fragatas”* sólo para impedir la entrada de la ayuda exterior.

Porque el único y verdadero ataque naval a la villa sitiada se produjo el 20 de agosto. Ese día el ejército francés hizo estallar la mina de la Magdalena y decidió atacar de forma combinada. Mientras dos escuadrones avanzaban hacia la brecha que tenía que haberse formado, las lanchas enemigas cruzaron la barra para atacar la estacada situada en el lado Este. Pero cuando se disolvió el humo los atacantes des-

puzteko. Itsas Armada britainiarraren bitxiek, hots, maniobra- eta artilleria-gaitasun handieneko itsasontziek –*HMS Salamander, Phoenix, Isabel II* edo *Reina Gobernadora* lurruntzian estreinatu berriek – Higerren iraun behar izan zuten, barrak ez baitzuen estuariora gerturatzea ahalbidetzen. Primo de Rivera brigadierrak bakarrik sartu ahal izan zuen, su- gaitasun txikiko artilleria-txalupa txikiekin, baina bi aldiz geratu ziren hondartuta itsasbeheran, hiriko kanoien jomugan eta itsasontzien eskoragatik erantzuteko modurik gabe. Azkenean, egunsentian ihes egin ahal izan zuten etsi-etsian, soldadu-talde karlistak beren kokalekua ordurako indartzen ari baitziren, barratik irteten zirenerako haien gainera oldartzeko.

Barrarik gabeko portuek, Castro Urdialesekoak, adibidez, zuzenean jasaten zuten beti ontzidi etsaien astindua, eta etengabeak ziren haien kexak (*“que por quanto el puerto de esta dicha villa es abierto, sin barra y que en él a todas horas y con todos tiempos se puede entrar”*); izan ere, etsaiak aski zuen lauhun edo bostehun gizon lehorratzea, ontzietako artilleriaren laguntzarekin, hiribildua arpilatzeke.

XX. mende hasieran, hiri gotorrak izan zuen garrantzia militarra galdu ostean, esan dezakegu egoerak bere horretan jarraitzen zuela, arrazoi osoa emanez Marinelen Kofradiak bi mende lehenago egin zuen baieztapenari: *“la barra del puerto de esta Ciudad es la peor y mas peligrosa de los puertos marítimos de Guipuzcoa y en la que tantos hijos suyos infelizmente han acabado sus vidas”*. *“Barra kriminala”* eta *“barra mila aldiz madarikatua”* aipatzen zuten, baina irainek gogoak lasaitzeko baino ez zuten balio Bidasoaren ibai-bokalearen aurrean, *“pertsonak irensten jarraitzen baitu”*. Lurrun-galdaren agerpenak, alegia, itsasontzi handiagoen eta sakonera nahiz tripulazio handiagoko itsasontzien agerpenak nabarmen hobetu zuen itsaso zabaleko nabigazioaren segurtasuna, baina istripuen emaitzek okerrera egin zuten etxetik gertu zeudenean.

1913ko urtarrilaren 5ean, *Constantino Chiquia* ize-neko lurrun-itsasontzi moderno bat Hondarribiko delta zeharkatzen saiatu zen, tripulatuak guztiz ziur baitzeuden itsasontziaren nabigazio-baldintza bikainez. Tripulazioa osatzen zuten hamalau kideetatik hamabi hil ziren. Hondamendiak ohartarazpen gisa balio izan zuen hiriaren barnean nahiz kanpoan. Zerbait egin behar zen, eta berehala gainera. Barra hobetzeko ezer egiterik ez bazegoen, hura ez zeharkatzen saiatu behar zuten, arrisku hori hartu behar ez izateko kanpoaldean babes-portu bat eraikiz. 1914an, Sustapen Ministerioak babes-portu horren

cubrieron una cruda realidad. La explosión no había producido ninguna brecha, y las tropas de desembarco se encontraron con la estacada bien guarnecida por la población hondarribiarra. No había ninguna posibilidad de subir por allí. La marea estaba muy justa ya, y no era cuestión de quedar varados en la arena bajo la fortaleza a un cuarto de tiro de mosquete de los defensores. Iba a ser un auténtico tiro al blanco. Antes de perder la vida y la honra militar de aquella forma, volvieron como alma que lleva el diablo a mar abierto ante el júbilo y las burlas de los defensores de la estacada. Al menos mantenían la vida.

Y otro ejemplo posterior. Cuando en 1836 se produjo el ataque de la Legión Auxiliar Británica en la Primera Guerra Carlista, la barra tuvo un papel determinante para desbaratar las intenciones del general Lacy Evans. Las joyas de la marina británica, los barcos con más maniobrabilidad y capacidad artillera como los recién estrenados vapores *HMS Salamander, Phoenix, Isabel II* o *Reina Gobernadora* tuvieron que permanecer en Higer por que la barra no permitía su acercamiento al estuario. Sólo pudo entrar el brigadier Primo de Rivera con pequeñas lanchas artilladas de poca capacidad de fuego que quedaron dos veces en seco en bajamar, al alcance de los cañones de la ciudad y sin poder responder por la escora de los buques. Finalmente escapó de madrugada a la desesperada, porque las tropas carlistas estaban ya fortificando sus posiciones para esperarles a la salida de la barra.

Los puertos sin barra, como el de Castro-Urdiales, sufrieron siempre directamente el azote de las flotas enemigas quejándose de *“que por quanto el puerto de esta dicha villa es abierto, sin barra y que en él a todas horas y con todos tiempos se puede entrar”*, al enemigo le bastaba el desembarco de cuatrocientos o quinientos hombres, con apoyo de artillería de los buques, para saquear la villa.

A principios del pasado siglo XX, y perdida ya la importancia militar de la plaza, la situación seguía siendo básicamente la misma, haciendo buena la afirmación de la Cofradía de Mareantes que dos siglos antes decía que *“la barra del puerto de esta Ciudad es la peor y mas peligrosa de los puertos marítimos de Guipuzcoa y en la que tantos hijos suyos infelizmente han acabado sus vidas”*. Se hablaba de la *“barra criminal”*, de la *“mil veces maldita barra”*, pero los insultos sólo servían de desahogo ante una desembocadura del Bidasoa *“que sigue tragando personas sin hartarse”*. La aparición de las calderas de vapor, con barcos mayores, de mayor calado y más tripulación,

eraikuntza onetsi zuen. Eraikuntza-lanak 1919an hasi ziren, baina, urte horretan bertan, eraikitako guztia suntsitu zuen ekaitz bortitz batek. Eraikuntza-lanek aurrera jarraitu zuten 1919 eta 1926. urte bitartean, baina itsasoak dena suntsitzen jarraitu zuen eta, 1927an, babes-portua guztiz suntsituta eta baztertuta geratu zen. Ahalegin handia egin zuten baina emaitza oso eskasa izan zen.

Bazen agintariak asko kezkatzen zituen beste faktore bat ere. Hiria izugarri ahalegintzen ari zen aberastasun- iturri berri bat bereganatzeko: turismoa. Eta horretarako, itsasoko bainuak babestu eta hobetu behar zituen, eskaintzaren funtsezko elementu gisa. Badiako hondar-mugimenduek oso ezegonkor egiten zuten hondartza eta, batzuetan, desagertu egiten zen gainera. 1934ko otsailaren 20an, alkateak jakinarazi zuen Ramón Iribarrenekin harremanetan jarri zela, horrekin lotutako hainbat arazo nola ebatzi azter zituzan: hondartzako hondarraren galera, itsas enbaten aurrean aldagela eta karpak babesteko modua, Itsasargiko Pasealekuaren ondoan sortzen zen kanalaren kontrola, hark bitan zatitzen baitzuen hondartza, arriskutsuagoa bihurtzearekin batera.

Ramón Iribarren Cavanilles ingeniari-ikaske-tak eta zientzia zehatzen lizentziatura aldi berean egin zituen ingeniari irundar bat zen. 27 urte zituela, promozio 1. zenbakiarekin amaitu zuen Bide, Ubide eta Portuetako Ingeniaritza eta, bi urte geroago, Gipuzkoako Portuen Taldeko zuzendari izendatu zuten. Gipuzkoako kosta malkartsua sarbide zail eta arriskutsua zuten hainbat portuz tarte-katua zegoen. Portuak txikiak ziren gehienetan eta Kantauriko ekaitzek oso gogor kolpatzen zituzten; gainera, lohiaren eta hondar-mugimenduen arazoa jasan behar izaten zuten denek. Portuen Talde sortu berria martxan jarri zen, mendez mende horrenbeste giza bizitza eraman zituen zorigaiztoko egoerari aurre egiten saiatzeko.

Hondarribiko eskaerak ehunka izan ziren Iribarrenen mahai gainean. Babes-portuaren inguruko sakonera handitu zezala eskatzen zioten, hura konpondu ahal izateko, barrak eragindako arriskuaren arazoa konpondu zezala, finka zezala Bidasoako kanal aldakorra, eta hondartza handitu eta egonkortu zezala, inguruko errepidea eta eraikuntzak babestuz. Azken bost mendeetan konpontzerik izan ez zutena berehala konpon zezala eskatzen zioten. Huskeria bat, Girona probintziako errepideak hobetzen bi urteko esperientzia zeukan ingeniari gazte batentzat.

había mejorado la seguridad de la navegación en mar abierto, pero iba a empeorar los resultados de los accidentes cuando ya se estaba a la vista de casa.

El 5 de enero de 1913 el *Constantino Chiquia*, un moderno barco de vapor, intentó atravesar el delta hondarribiarra confiados sus tripulantes en las excelentes condiciones marineras del buque. Perdieron la vida doce de los catorce miembros de la tripulación. El desastre fue un aldabonazo dentro y fuera de la ciudad. Había que hacer algo, y había que hacerlo ya. Si nada se podía hacer para mejorar la barra, había que evitar atravesarla construyendo un puerto de refugio exterior que hiciera innecesario el riesgo. En 1914 el Ministerio de Fomento aprobaba la construcción del puerto refugio. Las obras comenzaron en 1919, pero ese mismo año un violento temporal destruyó todo lo construido. Siguió la obra entre 1919 y 1926, pero la mar seguía destrozándolo todo, y en 1927 el puerto refugio estaba destruido y abandonado. Se había hecho un gran esfuerzo para conseguir muy poca recompensa.

Había además otro factor que influía, y mucho, sobre la preocupación de las autoridades. La ciudad estaba esforzándose al máximo por subirse al tren de una nueva fuente de riqueza: el turismo. Y para ello tenía que proteger y mejorar los baños de mar como elemento básico de su oferta. Los movimientos de las arenas en la bahía provocaban que la playa fuera muy inestable y que a veces en la práctica desapareciera. El 20 de febrero de 1934 el alcalde afirmaba haber contactado con un tal Ramón Iribarren para encargarle que estudiara cómo resolver varios problemas relacionados: la pérdida de arena en la playa, la protección de las casetas y carpas ante los embates del mar, y el control del canal que se formaba junto al Paseo del Faro, que partía en dos la playa, y la hacía muy peligrosa con su fuerte corriente.

Ramón Iribarren Cavanilles era un ingeniero irundarra que había compaginado los estudios de Ingeniería con una licenciatura en Ciencias Exactas. Terminó la carrera de Ingeniero de Caminos, Canales y Puertos a los 27 años con el número 1 de su promoción, y sólo dos años después era nombrado Director del Grupo de Puertos de Guipúzcoa. La abrupta costa guipuzcoana estaba jalonada de puertos de difícil y peligroso acceso. En su mayoría eran pequeños, duramente golpeados por los temporales del Cantábrico y todos sufrían el problema de la colmatación y el movimiento de las arenas. El recién creado Grupo de Puertos se puso en marcha

Iribarrenek garai hartan zeuden itsas lanen tratatuak aztertu zituen, eta laster konturatu zen ez ziotela arazoa konpontzeko balio. Bere hitzetan, itun horiek *“dagoeneko eginda zeuden itsas lanak deskribatzen zituzten eta, ahal zuten neurrian, horietako batzuek izandako arrakastaren arrazoiak azaltzen saiatzen ziren, edo porrotaren arrazoiak, beste batzuetan”*, baina ez zuten konpondu beharreko kasu zehatzetara aplikatzeko moduko kalkulu- etodoak edo teknikarik eskaintzen. Denek egin zuten gauza berbera errepikatzea izango zen errazena. Baina, haren amak, Teresita Cavanillesek, berrikuntzarekiko gustua irakatsi zien Iribarren anai-arreba guztiei, gauza berriak egitera ausartu zitezten. Horrela piztu zen Ramón Iribarren jeinu apurtzailea, eta honela ondorioztatu zuen: *“egoeraren konplexutasuna ikusirik, ni naizen ingeniari honek testu horiek alde batera utzi eta azterketa eta behaketa berriak abiarazi beharko ditu, Gipuzkoako portuetako gabezia larriak zuzendu ahal izateko”*. Denek berehala esku har zezala eskatzen zioten, baina Iribarrenek dena geldiaraztea eta hutsetik abiatzea erabaki zuen.

Gainera, bazen beste funtsezko faktore bat. Portuen Taldeko zuzendaria zen Ramón eta, garai hartan, Kostak eta Portuak eskumen bereiziak ziren. Portuen segurtasuna eta nabigagarritasuna hobetzea zen bere erantzukizuna, ez hondartzen erosotasuna eta erakargarritasun turistikoa. Elkarrekin lotuta bazeuden, ezin hobeto. Baina, bi helburuak bateraezinak izanez gero, itsas segurtasuna zen aurrena. Hori izan zen Hondarribiko agintariekin izan zituen etengabe-ko haserrealdien beste arrazoietakoa bat, Francisco Sagarzazu alkatearekin batez ere. Agintariak turismoaren bitartez bilatzen zuten hiriaren garapen ekonomikoa, eta Iribarrenentzat nabigazioaren segurtasuna izan zen beti jomuga.

para intentar resolver aquella situación que llevaba siglos cobrándose un alto precio en vidas humanas.

Sobre la mesa de Iribarren cayeron en tromba las peticiones de Hondarribia. Se le pedía que aumentara el calado en torno al puerto refugio para permitir su reparación; que resolviera el problema de la peligrosidad de la barra; que fijara el cambiante canal del Bidasoa; y que ampliara y estabilizara la playa, protegiendo a la carretera y las edificaciones cercanas. Le pedían que resolviera de inmediato lo que no se había podido solucionar en los últimos cinco siglos. Casi nada para un joven ingeniero con dos años de experiencia en la mejora de las carreteras de la provincia de Gerona.

Iribarren estudió los tratados de obras marítimas que entonces existían, y se dio rápidamente cuenta de que no le servían para resolver el problema. Eran tratados que, en sus propias palabras, se limitaban a *“describir obras marítimas ya ejecutadas, tratando de explicar, como buenamente les era posible, las razones de los éxitos de algunas de ellas, o las causas de los numerosos fracasos de otras”*, pero no aportaban métodos de cálculo ni técnicas aplicables a los casos concretos que tenía que resolver. Lo fácil hubiera sido repetir lo que todos hacían en su tiempo. Pero su madre, Teresita Cavanilles, había inculcado a todos los hermanos Iribarren el gusto por la innovación, por atreverse a crear cosas nuevas. Y aquí surgió el genio transgresor de Ramón Iribarren que le llevó a concluir que *“esta difícil situación obliga al Ingeniero que suscribe a prescindir de dichos textos incitándole a iniciar nuevos estudios y observaciones para corregir los graves defectos de los puertos guipuzcoanos”*. Cuando todos le estaban pidiendo intervenciones inmediatas, Iribarren decidió parar y empezar desde cero.



En los temporales la playa hondarribiarra desaparecía y las olas chocaban directamente contra el Paseo del Faro.

Iribarren gune bakoitzeko olatuak aztertzen hasi zen. Ez zen nahikoa itsaso irekiko olatuak bakarrik eza-gutzea, olatuak, lurrera gerturatzean, norabidez aldatzen baitzuen, itsas hondoko sakonera desberdinek sortutako abiadura-aldaketen eta kostako gorabeheren ondorioz.



Una de las fotografías tomadas por Iribarren para estudiar el oleaje de la bahía.

Mundu osoan zehar ezagun egingo zen Olatu Planoen Metodoaren lehen urratsak ematen ari zen Ramón. Itsas mapetako sakonera-lerroei esker, olatuak nola jokatu zuten aurrean zezakeen, eta beti berarekin eramaten zuen argazki-kamera zen hori egiaztatzeko bere metodoa. Askok zalantza beteta begiratzen zioten, argazki-kamera lepoan jarrita eta kronometroa eskuetan hartuta, ekaitzetan olatuak aztertzen eta erregistratzen orduak eta orduak igarotzen zituen gazte ingeniari hari. Oso gutxi jakin arren, Iribarrenek garatutako *“made in Bidasoa”* metodo hura nazioarteko itsas ingeniariaren ikur bihurtu zen; izan ere, oinarritzko elementu harekin eta isilpean, Normandiako hondartzetako olatuak aztertu ziren zenbait hilabetetan zehar, 1944ko ekainaren 6an, hau da, “D” egunean, tropa aliatuen lehorreratzea prestatzeko. Baina ia inor ez da profeta bere lurraldean.

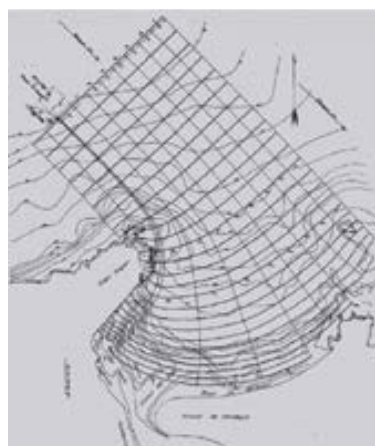
Badiako olatuen plano hori haren sakonera-lerroak (isobatak) oinarritzat hartuta koloreztatzen badugu, errazagoa izango da garai hartako Hondarribiko kanalaren, barraren eta hondartzaren egoera ulertzea, hau da, Iribarrenek aurrez aurre zuen arazoa ulertzea.

Lehenengoan, Hondarribiko hondartza itsasgoran nola geratzen zen ikus daiteke, marea bizietan ia guztiz desagertzen baitzen. Bigarren, itsasbeheran askotan sortzen ziren bi kanalak ikus daitezke.

Además había otro factor fundamental. Don Ramón era Director del Grupo de Puertos, y en aquella época Costas y Puertos eran competencias separadas. Su responsabilidad era mejorar la seguridad y la navegabilidad de los puertos, no la comodidad y el atractivo turístico de las playas. Si lo uno llevaba a lo otro, perfecto. Pero en caso de incompatibilidad entre los dos objetivos, la seguridad marítima estaba primero. Esta fue siempre otra de las razones de sus continuos roces con las autoridades locales hondarribiarras, y en particular con el alcalde Francisco Sagarazu. Las autoridades buscaban el desarrollo económico de la ciudad a través del turismo, mientras Iribarren ponía siempre el punto de mira en la seguridad de la navegación.

Iribarren empezó por observar el oleaje típico en cada zona. No bastaba con conocer el oleaje predominante en mar abierto, porque la ola, al acercarse a tierra, variaba su dirección por los cambios de velocidad que producían las diferentes profundidades del fondo marino y los accidentes costeros.

Don Ramón estaba dando los primeros pasos de lo que sería su mundialmente célebre Método de Planos de Oleaje. Las líneas de profundidad de las cartas náuticas le permitían predecir cómo se comportaría el oleaje, y su método de comprobación era la máquina fotográfica que llevaba siempre consigo. Muchos veían entonces con perplejidad y algo de sorna a aquel joven ingeniero que pasaba horas y horas aguantando los temporales con su máquina fotográfica al cuello y un cronómetro en la mano, observando y registrando el oleaje. Pocos se enterarían después que aquel método *“made in Bidasoa”* desarrollado por Iribarren se convertiría en un estándar de la ingeniería marítima internacional, y en un elemento básico con el que se estudió durante meses y en el mayor secreto el oleaje en las playas de Normandía para preparar el desembarco de las tropas aliadas, el 6 de junio de 1944, el día “D”. Pero casi nadie es profeta en su tierra.



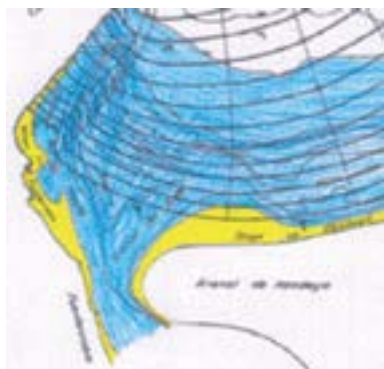
Y el plano de oleaje de la bahía de Fuenterrabía trazado por Iribarren.

Mendebaldeko kanala sakonagoa da eta babestuagoa dago, Jaizkibelen ondoan, eta ekialdeko kanalak, hau da, Hendaia ondokoak, sakonera txikiagoa eta olatu-kolpe handiagoak ditu. Itsasbeheran eta egunean zehar, nahiko garbi ikus zitezkeen bi kanalak, baina, marea erdian eta gauez, egoera oso arriskutsua zen. Azkenekoan, barra marea bizietan eta itsasbeheran nola geratzen zen ikus daiteke, korronte handiko kanal estu bakar bat geratzen baita, eta hark bitan banatzen zuen Hondarribiko hondartzaz, bainurako arriskutsu eginez. Mendebaldeko kanala nagusitzen zen momentuak ziren hondartzarako okerrenak, baina nabigaziorako seguruenak.

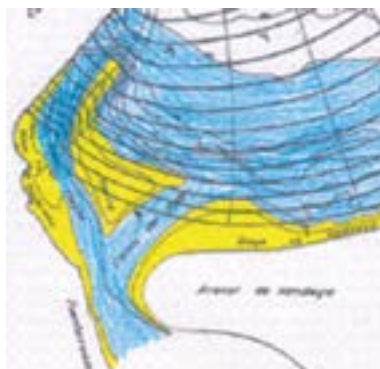
Irtenbidea beste bat zen. 1934. urtean, harri-lubeta bat eraikitzea planteatu zuten, urte hartako otsailaren 27an, Hondarribiko Udalak Iribarren jauna-rekin harri-lubeta bat jartzearen egokitasunari buruz hitz egitea erabaki ondoren: “horregatik, lanak abiarazi aurretik haren noranzkoa, forma eta abar kontsultatu behar dira teknikari horrekin”. Urte hartako maiatzean, “zati batean proba egitea erabaki zuten”, eta 3.000 pezeta jarri zituzten entsegurako.

Si coloreamos este plano de oleaje de la bahía a partir de sus líneas de profundidad (isóbatas) será más fácil comprender cuál era la situación entonces del canal, la barra y la playa de Fuenterrabía. Cuál era concretamente el problema al que se enfrentaba Iribarren.

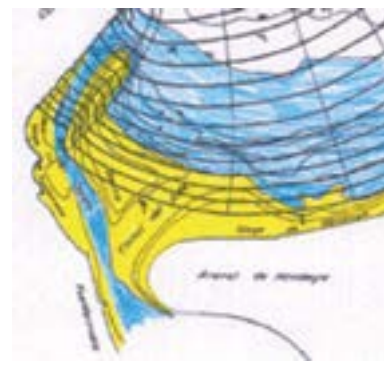
En la primera puede observarse cómo quedaba la playa hondarribiarra en pleamar, porque en mareas vivas simplemente desaparecía. En la segunda se observan los dos canales que se formaban muchas veces acercándose a la bajamar. Más profundo y protegido el canal del Oeste junto a Jaizkibel, y con menos calado y más golpe de mar el canal del Este junto a Hendaia. En bajamar y durante el día podían apreciarse con cierta claridad ambos canales, pero a media marea y por las noches la situación era muy peligrosa. Y en la última se aprecia la situación en la que quedaba la barra en bajamar en mareas vivas, con un único canal estrecho, de fuerte corriente, que partía en dos la playa hondarribiarra haciendo peligroso el baño. Los momentos en los que dominaba el canal del Oeste eran los peores para la playa, pero los más seguros para la navegación.



La desembocadura del Bidasoa en pleamar.



La desembocadura en bajamar.



En bajamar en mareas vivas.

Gipuzkoako Portuen Taldeak proba egiteko eskaera babestu zuen, baina proba ez zen inoiz abian jarri, Gerra Zibilaren erruz. 1934an, ingeniari irundarra-ri “*Bidasoa ibaiaren ezker aldean ura bideratzeko dike luze bat*” eraikitzea bururatu zitzaion “*bien sakonerak handituz, kanala eta barra finkatu ahal izateko*”. Baina oraindik ezin zion erantzunik eman eraiki beharreko obraren noranzkoari, formari eta luzerari. Iribarreni arazoaren arazoia ezagutzea falta zitzaion. Barra nola eta zergatik sortzen zen eta hondarra Bidasoa ibai-ahoa zergatik mugitzen zen –ausaz, dirudienez– jakitea falta zitzaion. Ramónek bere hipotesia zuen ordurako buruan eta, 1942an, Hondarribiko mendebaldeko kanal eder hura urte gutxiren buruan itxi egingo zela eta Hendaia-ko kanal beldurgarriak ordezkatzeko zuela aurrean zuen. Ga-

Otra cosa era la solución. Porque ya desde el año 1934 se planteaba la construcción de una escollera, cuando el 27 de febrero de aquel año el Ayuntamiento de la Ciudad aprobó hablar “*con el Sr. Iribarren de la conveniencia de colocar una escollera y por ello antes de efectuar ninguna obra se vea con dicho técnico y se consulte la dirección, forma, etc. de colocación*”, para en mayo decidir “*hacer un trozo como prueba*” ofreciendo 3.000 pesetas para el ensayo. El Grupos de Puertos de Guipúzcoa apoyó esta petición para un ensayo que nunca se llevó a cabo por la Guerra Civil. Al ingeniero irunés le rondaba por la cabeza, en 1934, la idea de un “*largo dique de encauce en la margen izquierda del río del Bidasoa con lo que es más probable que se consiguiese fijar el canal y la barra aumentando los calados de ambos*”. Pero

rai hartan uste zuten Hondarribiko barrak, azkenean, lortu zuela horrenbeste desio zuten egonkortasuna. Itsasoko jendeak sinesgogortasun garbi batez erantzun zion iragarpen ausart hari, eta agintariek, berriz, axolagabetasunarekin, ia-ia mespretxuraino iritsiz.

1943 eta 1947. urte bitartean, Bidasoa aldeko ingeniariak grafikoki behatu eta dokumentatu zuen prozesua, Gipuzkoako beste portu batzuetan lan egiten jarraitzen zuen bitartean. Bere argazkiekin, hondar-deltaren mugimendua erregistratu zuen Iribarrenek puntu finko bat oinarritzat hartuta –“R” arroka, Minatera–. Jar ditzagun batzuk adibide gisa. Lehenengoa 1943ko azarokoa da eta, bertan, arrokaaren ekialdetik barra zeharkatzeko prest dauden zenbait txalupa ikus daitezke, Jaizkibelgo kanaletik. Hendaian kanal definiturik ez dagoela ikus daiteke. Bigarren argazkian (1944ko abendukoa), delta arroka iristen ari dela eta kanala A eta A” (Peñón hotela) artean ia itxia dagoela ikus daiteke, ekialdeko Hendaia-ko kanala itxura hartzen hastearekin batera.

1945eko azaroan ateratako hirugarren argazkian, hondarrak guztiz irentsi du R arroka eta babes-portura joateko errepideko hormaren eraikuntza-lan hasi berriak ikus daitezke, oraindik ere existitzen den kanalaren irteera itotzen dutela. Eta, azkenekoan (1946ko abendukoa), deltak guztiz desagerrarazi du Hondarribiko mendebaldeko kanala, eta Bidasoak ekialdeko Hendaia-ko kanaletik ireki du berriz ere bere bidea. Horrela, 1942ko bere iragarpena egokia zela frogatu zuen Iribarrenek. Hondarrak ekialdetik mendebaldera mugitzen ziren, nabigazio-kanala norabide berean bultzatuz.



Canal en Noviembre 1943, con lanchas preparadas para pasar la barra al Este de la roca “R”.

Landako azterlan horren datuak oinarritzat hartuta, Ramón Iribarren Cavanillesek *“Corrientes y transportes de arenas originados por el oleaje”* izeneko artikulua batean argitaratu zituen bere ondorioak. Oihartzun handia izan zuen nazioartean, eta hizkun-

no podía aún dar respuesta a la dirección, la forma, ni la longitud necesarias de la obra a construir. A Iribarren le faltaba saber la causa del problema. Le faltaba saber cómo y por qué se formaba la barra y cómo y por qué se desplazaban –de forma aparentemente aleatoria– las arenas en la desembocadura del Bidasoa. Aunque don Ramón tenía ya su hipótesis en la cabeza, y en 1942 predijo que el hermoso canal hondarribiarra del Oeste se cerraría en pocos años y sería sustituido por el temido canal de Hendaya. Entonces era creencia generalizada que la barra de Hondarribia había llegado, por fin, a la ansiada estabilidad. La gente de la mar respondió a esta atrevida predicción con un claro escepticismo y la autoridades con una indiferencia que rayaba en el desprecio.

El ingeniero bidasotarra se dedicó entre 1943 y 1947 a observar y documentar gráficamente el proceso, mientras continuaba su trabajo en otros puertos guipuzcoanos. Mediante sus fotografías, Iribarren registró el movimiento del delta de arena con respecto a un punto fijo –la roca “R”, Minatera–. Pongamos sólo algunas como ejemplo. La primera corresponde a noviembre de 1943, y en ella puede observarse a un grupo de lanchas preparadas para pasar la barra al Este de la roca por el canal de Jaizkibel. Puede observarse que no hay ningún canal definido en Hendaya. En la segunda fotografía (diciembre de 1944) se puede comprobar cómo el delta está ya alcanzando la roca y el canal está casi cerrado entre A y A” (hotel Peñón), mientras empieza a perfilarse el canal hendaiarra del Este.



Diciembre 1944, con el canal casi cerrado entre A y A”.

En la tercera, obtenida en el mes de noviembre de 1945, las arenas han engullido completamente a la roca R, y en ella puede verse la recién iniciada obra de construcción del muro de la carretera que conduciría al puerto refugio, que estrangula la salida del



Noviembre 1945, las arenas han engullido la roca R.



En diciembre de 1946 el delta ha hecho desaparecer el canal del Oeste.

tza askotara itzuli zuten hilabete gutxiren buruan. Hondarribiarrak mendez mende kezkatu izan zituen enigma bati eman zion irtenbidea Ramónek, barra ausaz mugitzen zela uste baitzuten. Gainera, eta historian horrenbestetan gertatu den moduan, naturaz gaindiko esku- artzeetara ere jo zuten inola ere uler-tzen ez zuten fenomeno natural hari azalpen bat bila-tu eta konponbide bat eman nahirik. Kanala norbere kasa eta nahi bezala mugitzen bazen, gizakiak ezer gutxi egin zezakeen horigalarazteko eta, beraz, guz-tiz justifikatuta zegoen bi jesuiten bedeinkapen bila joan izana.

Beraz, bere argudioek hainbat mendetan zehar pen-tsatu izan zutena zuzendu zuten, oso erraz ulertzeko moduan gainera, eta entzuten ziotenei are zailagoa egin zitzaion sinestea. Ramón etsitu egiten zen eta *“elementuen kontra borroka egin dezaket, baina ez gizonen kontra”* esaten zuen, arazo bati irtenbidea bilatu ziola uste bazuen ere, sinesgogortasun orokor-rari aurre egin behar zion bakoitzean. Baina haren prestakuntza zientifikoa zela eta, Ramónek Simple-tasun Printzipioa aplikatzen zuen. Zertarako bilatu azalpen korapilatsuak, zerbait modu sinplean azal badaiteke? Ikus dezagun, bada, haren arrazoiketa sinplea eta eraginkorra.

Bere olatu-planoez aspaldidanik ezagutzen zen zer-bait berretsi zuten: Hondarribiko badiak ipar- en-debaldeko ekaitzetan jasotzen zituela olaturik in-dartsuenak. Eta, jakina, badiaren hego-ekialdean kokatuta dagoen haren eraginpeko zatiak jasaten du gehiena, Hendaiaiko hondartzaren ekialdeko ere-muak, alegia. Ur- kantitate handiagoa jasotzen badu, nolabaiteko desnibela sortzen da gune horren eta Hondarribiko gune babestuenaren artean.

Eta uraren altueran desnibela dagoenez, ur gutxien dagoen lekura aldera mugitzen da. Horrela, itsaslas-ter bat sortzen da badiaren ekialdetik Jaizkibeli itsa-tsita dagoen Hondarribiko mendebaldeko gunera.

canal que todavía existe. Y en la última (diciembre de 1946) el delta ha hecho desaparecer el canal del Oeste hondarribiarra y el Bidasoa se ha abierto otra vez camino por el canal hendaiarra del Este. Iri-barren demostraba así que su predicción de 1942 había sido acertada. Las arenas se desplazaban de Este a Oeste empujando al canal de navegación en el mis-mo sentido.

Basándose en los datos de este trabajo de campo, Ramón Iribarren Cavanilles publicó sus conclusio-nes en un artículo titulado *“Corrientes y transportes de arenas originados por el oleaje”*, de gran reper-cusión internacional, y que fue traducido en pocos meses a muchos idiomas. Don Ramón daba solución a un enigma que durante siglos había ocupado a los hondarribiarras, que habían pensado que la barra se movía aleatoriamente. Y que, como tantas veces ha pasado en la historia, les había llevado a buscar inter-vencciones sobrenaturales para explicar y resolver un fenómeno natural que no comprendían. Si el canal se desplazaba a su libre albedrío, a su auténtico capri-cho, poco podían hacer los hombres para impedirlo y quedaba totalmente justificado recurrir a la bendi-ción de los dos jesuitas.

Su argumentación enmendaba la plana a siglos de experiencia, y lo hacía de forma tan simple y fácil de comprender que resultaba todavía más difícil de creer para los que le escuchaban. Don Ramón se desesperaba y solía decir *“yo podré luchar contra los elementos, pero no sé hacerlo con los hombres”* cada vez que, convencido de haber encontrado la solución a un problema, se enfrentaba con la incredulidad ge-neral. Pero su formación científica le hacía aplicar el Principio de Simplicidad. Para qué buscar explica-ciones más complejas si algo puede ser explicado en un nivel más simple. Veamos pues su razonamiento tan simple como eficaz. Sus planos de oleaje corrobo-raron algo de antiguo sabido: la bahía de Fuenterra-bía recibe su más fuerte oleaje en los temporales del

Korrante horrek etengabe garraiatuko zuen hondarra ekialdetik mendebaldera, Iribarrenek 2,5 korapilotan kalkulatu zuen abiaduran. Hala, Bidasoa ibaia existituko ez balitz, Hendaia hondartzaren ekialdeko gunea ia hondarrik gabe egongo litzateke, eta mendebaldeko gunea babestua izugarrizko hondartza izango litzateke, Arroka Puntaren eta babes-portuaren artean. Iribarrenek 1948ko irailean atera zuen ezkerreko argazkian argi eta garbi ikus daiteke Jaizkibel ondoan sekulako hondartza gera zitekeela, baina ez hori bakarrik, baizik eta Hondarribiko kanala guztiz ixten zenean, hala geratzen zela. Hondartzako hondarraren maila hiru metroko altueraraino handitzen zen (Minaterako arroka hondarpean dagoela ikus daiteke). Hondarribiko itsasoan bainatzeko unerik aproposena zen, oso hiri gutxi egon baitzitezkeen hain harro horrelako hondartza zutelako. Aldi berean, nabigaziorako unerik arriskutsuena izan arren.



La gran playa discurriendo junto al muro en construcción de la carretera al puerto refugio.

Baina Bidasoa ibaia existitzen da. Ibai emaritsu bat da, itsasora irteteko bidearen bila dabilena hondarri bultza eginez eta Hendaia parean berriz ere aurrera eginez, eta horretarako, ekialdeko kanala sortzen du berriro, sakonera txikiagoarekin baina ipar-mendebaldeko ekaitzek eragindako olatuak zuzenean jasan gabe. Dagoeneko azaldu ditugun arrazoen eraginez, kanal hori mendebaldera mugituko da berriz ere. Prozesu horrek 35 eta 40 urte bitartean irauten zituela kalkulatu zuen Iribarrenek. XIX. mendera arte 30-35 urtekoa zen batez besteko bizi-itxaropena eta, Iribarrenen ustez, horrek argi eta garbi azalduko luke zergatik ez ziren jabetu, mende horietan guztietan, hondarren mugimendu-prozesu ziklikoaz. Pertsona baten batez besteko bizitzak baino gehiago irauten zuelako.

Arazoa zehaztu eta haren arrazoa finkatu ostean, irtenbidea bilatzea zegokien orain. Hemen bazuen abantaila bat Ramónek, urteak zeramatزالako ordurako horretan lanean. Bidasoaren ibai-ahoa han-

Noroeste. Y lógicamente recibirá este oleaje la parte más expuesta que estará situada al Sudeste de la bahía, es decir la zona Este de la playa de Hendaya. Si recibe más cantidad de agua se producirá un desnivel entre esa zona y la más protegida que es la zona hondarribiarra.

Como hay un desnivel en la altura del agua, esta se desplazará hacia donde menos agua haya. Y así se produce una corriente marina desde la zona Este de la bahía hacia la zona Oeste hondarribiarra pegada a Jaizkibel. Esta corriente transportaría continuamente la arena en dirección Este-Oeste con una velocidad que Iribarren calculó en 2,5 nudos. De forma que, si el río Bidasoa no existiera, la zona oriental de la playa de Hendaya estaría prácticamente sin arena, y la zona abrigada occidental sería una inmensa playa entre Arroka Punta y el puerto refugio. La fotografía de la izquierda, tomada por Iribarren en septiembre de 1948, demuestra que no sólo podía quedar una inmensa playa junto a Jaizkibel, sino que de hecho quedaba cuando el canal hondarribiarra se cegaba por completo. El nivel de arena de la playa aumentaba hasta tres metros de altura (puede observarse que la roca de Minatera está totalmente enterrada). Era el momento dorado para los baños de mar en Fuenterrabía, porque pocas ciudades podían presumir de una playa así. Aunque fuera, de hecho, el momento más peligroso para la navegación.

Pero el río Bidasoa sí existe. Y es un río caudaloso que exige una salida al mar presionando sobre las arenas y abriéndose paso nuevamente junto a Hendaya, formando de nuevo el temido canal del Este, menos profundo y que recibía directamente el oleaje de los temporales del Noroeste. Un canal que, por las razones ya explicadas, se irá desplazando poco a poco otra vez hacia el Oeste. Iribarren calculó que este proceso duraba entre 35 y 40 años. La expectativa media de vida hasta el siglo XIX era de 30-35 años, lo que para Iribarren explicaba por qué durante siglos no se habían dado cuenta de este proceso cíclico de movimiento de las arenas. Duraba más años que la vida media de una persona.

Definido el problema y establecida su causa, ahora venía la búsqueda de la solución. Pero aquí don Ramón tenía ventaja porque llevaba ya años trabajando en ella. La desembocadura del Bidasoa era demasiado grande para experimentar con ella y el ingeniero había utilizado los puertos de Motrico y Deva como modelos de experimentación a escala 1:1.

diegia zen harekin esperimentatzeko, eta ingeniariak Mutrikuko eta Debako portuak erabili zituen esperimentazio- eredu gisa, 1:1 eskalan.



Iribarren diseñó dos diques, uno a cada lado. La solución del problema tenía que ser bilateral.

Orain, Iribarrenek oso garbi zuen Hondarribiko aldean dike bakar bat eraikitzea proposatu zuen 1934ko ideia hura akats galanta zela. Hondarribiko hondartzak hobera egingo zuen, baina nabigazioa askoz ere arriskutsuagoa izango zen. Hondarra ekialdetik mendebaldera mugitzeko prozesuak hor jarraituko zuen, eta kanalaren kokaleku-aldaketa askoz ere azkarragoa eta zakarragoa izango zen, ekaitzekiko mendekotasun handiagoa izateaz gain. Arazoaren irtenbideak aldebi-koa izan behar zuen, Bidasoa ibaiaren bi ertzak bilduz. Iribarrenek bi dike diseinatu zituen, bat alde banatara. Hendaiaiko dikeak ekialdetik mendebaldera zihoan korronte hura geldiaraziko zuen, kanalaren ekialdeko gunea babestuz eta eskuinaldean hondartza zabal bat sortuz. Hondarribia aldean beste kai-mutur bat paraleloan egiteak kanala bideratu eta hura Jaizkibel aldera desbideratu zedila eragotziko zuen, hondarrak ezker-raldera mugiaraziz eta bertan ere hondartza handi bat sortuz. Bi dikeak kilometro bat baino gehiago luzatzeak eta horiei forma konkaboak emateak estugune gisa jardungo zuen, Bidasoa ibaiaren kanalaria abiadura handiagoa emanez, hondarra errestan eramateko gaitasuna handituz eta, beraz, haren sakonera 60 metroko zabaleran mantenduz.

Iribarrenek egindako planteamenduak ez ziren eze-rezean geratu frantsesen artean. Bere idatziek oso

Ahora Iribarren tenía muy claro que la idea de 1934 de construir un dique único en el lado hondarribiarra era un error. Mejoraría la playa de Hondarribia, pero haría mucho más peligrosa la navegación. El proceso de arrastre de las arenas de Este a Oeste seguiría existiendo, y el cambio de posición del canal sería más rápido, más brusco, y más dependiente de los fuertes temporales. La solución del problema tenía que ser bilateral, implicando a los dos orillas del Bidasoa. Iribarren diseñó dos diques, uno a cada lado. El dique de Hendaya frenaría aquella corriente Este-Oeste, protegiendo la zona oriental del canal y creando una gran playa a su derecha. Otro espigón paralelo en la parte hondarribiarra encauzaría el canal e impediría su desviación hacia Jaizkibel, permitiendo que las arenas se depositaran a su izquierda formando una gran playa. La forma cóncava y el alargamiento de ambos diques en más de un kilómetro haría el efecto de un estrechamiento, dando más velocidad al canal vaciante del Bidasoa, aumentando su capacidad para arrastrar la arena y, por lo tanto, para mantener por sí mismo su calado en una anchura de 60 metros.

Los planteamientos de Iribarren no cayeron en saco roto a los ojos de los franceses. Sus escritos le estaban convirtiendo en una personalidad a nivel internacional, y los jefes de ingeniería de Pau y Bayona -Lafaix y Curet- se pusieron en contacto con él, visitando los puertos de Orio, Deva y Zumaya, y comprobando lo que el ingeniero había conseguido en ellos.

Aquí se seguía observando el proyecto de Iribarren sin mucho entusiasmo. El alcalde Sagarzazu, preguntado por un periodista en septiembre de 1946 sobre la posibilidad de mejorar la playa, responde con un galimatías en el que sólo se entiende que *“la playa de Fuenterrabía, dejada a los vaivenes o fenómenos de la naturaleza, jamás podrá ser buena”*, que *“el ingeniero señor Iribarren abriga la esperanza de construir un dique”* y que *“el hotel Peñón Cantábrico ha sido derribado por el Ayuntamiento como obra inicial de la reforma de la playa”*. Parece querer decir, de forma deliberadamente vaga, que como la playa no va a arreglarse sola, habría que hacer algo y algún proyecto sí que parece que hay; y que este Ayuntamiento, que poco sabe de un asunto que no es de su competencia, ya se habría adelantado realizando la parte que le corresponde. El periodista le agradece *“sus manifestaciones que serán leídas con agrado por nuestros lectores”*. Con agrado quizá, con comprensión ya es más difícil.

Un mes después de aquellas declaraciones del alcalde hondarribiarra -en octubre de 1946- se inició

ezagun egin zuten nazioarte osoan, eta Paueko eta Baionako ingeniari-buruak –Lafaix eta Curet– harekin harremanetan jarri ziren; horrela, Orio, Deba eta Zumaiaiko portuak bisitatu eta ingeniariak horietan lortu zuena egiaztatu zuten.

Iribarrenen proiektua grina handiegirik gabe ikusten zen hemen. 1946ko irailean, hondartza hobetzeko aukeraren inguruan galdetuta, honela erantzun zion Sagarzazu alkateak kazetari bati: *“naturaren aldaketan eta fenomenoaren baitan utziz gero, Hondarribiko hondartza ez da inoiz egokia izango”, “Iribarren ingeniari jaunak dike bat eraikitzeke itxaropena piztu du” eta “Udalak Peñón Cantábrico hotela eraitsi du hondartza berritzeko lanak abiarazteko”*. Dirudenez, hondartza bakarrik konponduko ez denez, zerbait egin beharko litzatekeela esan nahi du nahiko modu zehaztugabea, eta proiektuaren bat badagoela dirudi; gainera, Udalak, bere eskumenekoa ez den gai horren inguruan gutxi jakin arren, dagokion partea dagoeneko bete duela esan nahi du. Kazetariak asko eskertu zizkion *“bere adierazpenak, gure irakurleek atsegin handiz irakurriko baitituzte”*. Atseginez bai beharbada, baina ez zituzten ulertuko seguruenik.

Hondarribiko alkateak adierazpen horiek egin eta hilabete batera –1946ko urrian–, Hendaiako dikea eraikitzen hasi ziren, Iribarrenen proiektua oinarritzat hartuta eta haren ikuskapenarekin, lanak Michel Lafaix eta Charles Lesbordes ingeniari frantsesek egin arren. Hamabost hilabete geroago, Hendaiako kai-muturra emaitza ikusgarriak erdietsi zituen errealitate bihurtu zen. 500 metro luzeko dike haren ondoan 500.000 m³ hondar jaurti ziren, leku batzuetan, kai-muturraren sei metroko altuera gaindituz. Puntu arriskutsuak desagertu ziren, eta hondartza laua eta uniforme zen dagoeneko. Gainera, olatuek ez zuten pasealekuko hormaren kontra talka egiten, eta ez zuten Hendaiako hondartzako gune osoaren garapena arriskuan jartzen. Iribarrenek egindako diseinuaren aurreikuspenak bat zetozen lortutako errealitatearekin.

Arrakasta ikusgarri horrek Bidasoa ibaiaren alde honetako agintariak konbentzitu zituen. Gainera, obraren kostu osoa Obra Publikoen Ministerioak ordaindu behar zuen. Horrenbestez, ez zegoen oztopo teknikorik eta ekonomikorik, baina bai ordeza estetikoa. 1949ko abuztuaren 25ean, Francisco Sagarzazuk uko egin zion dikea harri-lubetan eraikitzeari, eta hura fabrikako obran eraiki behar zela azpimarratu zuen, badiaren estetika ez apurtzeko. Horrela, bada, Pedro Mugura arkitektoak eraikuntzan parte har zezala eskatu zuen, obra hiriaren paisaia-ederta-

la construcción del dique de Hendaya, siguiendo el proyecto de Iribarren y bajo su supervisión, pero realizado por los ingenieros franceses Michel Lafaix y Charles Lesbordes. Quince meses después el espigón de Hendaya era una realidad con resultados espectaculares. Junto al dique, de 500 metros de longitud, se habían depositado 500.000m³ de arena que en algunas zonas superaban los seis metros de la altura del espigón. Habían desaparecido los puntos peligrosos, y la playa era lisa y uniforme. Y, sobre todo, las olas ya no chocaban contra el muro del paseo poniendo en peligro el desarrollo de toda la zona de Hendaya Playa. Las previsiones del diseño de Iribarren coincidían exactamente con la realidad obtenida.

Este éxito espectacular acabó por convencer a las autoridades de este lado del Bidasoa. Además, la totalidad del coste de la obra corría a cargo del Ministerio de Obras Públicas. Así que no había ya impedimentos técnicos ni económicos, pero sí los había estéticos. El 25 de agosto de 1949 Francisco Sagarzazu se negó a que el dique se construyera en escollera, e insistió en que debía levantarse en obra de fábrica para que no rompiera la estética de la bahía, exigiendo que el arquitecto Pedro Muguruza participara en la construcción para asegurar que la obra quedara integrada en las bellezas paisajísticas de la ciudad. Iribarren se defendió alegando que el dique tenía que ser flexible porque iba cimentado sobre arena, y esa flexibilidad sólo la daba la escollera. Además un dique realizado en piedra trabada con mortero tendría una duración muy limitada. En cuanto los temporales movieran las primeras piedras, la obra se deterioraría rápidamente y el arreglo sería muy difícil. Mientras en un dique en escollera, si la mar moviera algunas piedras, éstas volverían a asentarse y sólo se producirían daños en el hormigonado superior del paseo, fácilmente reparables.

Sagarzazu, que consideraba a la obra *“atentatoria a las bellezas que encierra el paisaje de Fuenterrabía”*, impuso sus ideas estéticas en el Ayuntamiento, pero Iribarren hizo valer sus razones técnicas ante el Ministerio de Obras Públicas que pagaba las obras. No fue sino un episodio más en la historia de desencuentros que siempre tuvieron Sagarzazu e Iribarren. Uno velaba por el desarrollo turístico y el otro por la seguridad de la navegación. Aunque tenían un carácter muy diferente, los dos defendían a morir sus objetivos, y, cuando se ponían en marcha, eran como dos trenes blindados marchando a toda máquina por la misma vía justo en dirección contraria.

Finalmente se construiría en escollera con piedra natural de Jaizkibel. Se puso la primera piedra el 7 de

sunean txertatuta gera zedin. Iribarrenek bere burua defendatu zuen, eta dikeak malgua izan behar zuela argudiatu zuen, hondarraren gainean zimendatuta zegoelako, eta malgutasun hori harri-lubetak bakarrik eman diezaiokeen. Gainera, harriz egindako eta mortero bidez itsatsitako dike batek oso iraupen mugatua izango zuen. Ekaitzek lehen harriak mugitu bezain laster, obra berehala hondatuko zen eta konponketa oso korapilatsua izango zen. Bestalde, dikea harri-lubetan eginez gero, itsasoak harriak mugitzen bazituen ere horiek berriz finkatuko lirатеke, eta pasealekuaren goialdeko hormigoian bakarrik sortuko lirатеke kalteak, erraz konpontzeko modukoak.

Sagarzazuren ustez, obra hark *“Hondarribiko paisaia-
ren edertasunari eraso egiten zion”*, eta bere ideia estetikoak ezarri zituen Udalean, baina Iribarrenek bere arrazoi teknikoak nabarmendu zituen Obra Publikoen Ministerioan, hura baitzen lanak ordainduko zituen. Sagarzazuren eta Iribarrenen arteko beste desadostasun bat baino ez zen izan. Batak garapen turistikoaren alde egiten zuen eta besteak, berriz, nabigazioaren segurtasunari ematen zion garrantzia. Oso izaera desberdina izan arren, biek su eta gar defendatzen zituzten beren helburuak, eta, martxan jartzen zirenean, bide beretik ziztu bizian baina kontrako norabidean zihoazen bi tren blindatu ziruditen.



140 metros en enero de 1950.

Azkenik, harri-lubeta bidez eraiki zuten dikea, Jaizkibelgo harri naturala erabiliz. 1949ko irailaren 7an jarri zuten lehenengo harria eta, ekitaldi hartan, Hondarribiko Seme Kutun titulua eman zioten Iribarreni. Sagarzazuk hitz maitekor batzuk irakurri zituen –*“a quien de forma tan singular ha laborado por el engrandecimiento de esta histórica Ciudad de Fuenterrabía”*–, eta horrek izter-lehengusu egin zituen, hamar egun lehenagora arte, lan horiengatik eztabaida bizian aritutako bi gizon haiek. Oraindik lanak martxan jarri ez zituen ingeniari hari ohore egin nahi zioten, eta horregatik eman zioten saria. Horretan ere bazen paralelismo bat bien artean. 1929an, Hiriko Seme Kutun titulua eman zioten Sagarzazuri eta haren erretratu bat zintzilikatu zuten, udaletxeko

septiembre de 1949, en un acto en el que se hizo entrega a Iribarren del título de Hijo Adoptivo de la Ciudad de Fuenterrabía, con un cariñoso discurso de Sagarzazu dedicado *“a quien de forma tan singular ha laborado por el engrandecimiento de esta histórica Ciudad de Fuenterrabía”*, que convertía en primos hermanos a los que discutían acaloradamente por esa misma obra diez días antes. Se hacía este honor a un ingeniero que aún no había empezado la obra por la que se le daba el galardón. Pero en esto también había un paralelismo entre los dos. En 1929 se había concedido el título de Hijo Predilecto de la Ciudad al propio Sagarzazu, se había colgado su retrato presidiendo el salón de actos de la Casa Consistorial, y se había colocado una placa en su casa natal con la inscripción *“aquí nació en 1888 Francisco de Sagarzazu, creador infatigable de la moderna ciudad”*. Todos estos honores se le concedieron cuando sólo llevaba cuatro años como alcalde y estaban por empezar las múltiples reformas que le harían merecedor -treinta años después- del título, el retrato y la placa. No puede negarse que las autoridades de la ciudad tenían buen ojo otorgando homenajes por anticipado.

Adjudicadas las obras del espigón a Construcciones Oliden S.A., se iniciaron el 20 de octubre. Las obras avanzaron al principio muy rápidamente. Tres meses después el dique tenía 140 metros, y 260 transcurridos otros seis meses. Pero todavía más extraordinario era su efecto sobre el crecimiento de la playa, observable a simple vista.

Iribarren ya había avisado de que ambos diques deberían construirse a la vez, y que la construcción del dique hendayés haría más difícil la obra del hondarribiarra. Y así sucedió. Aunque se dieron toda la prisa posible para encauzar el canal antes de que se desviara, el dique de Hendaya aceleró demasiado el proceso. En 1951 el canal del Este que pretendían encauzar se trasladó demasiado rápidamente hacia el Oeste, y tuvieron que continuar cimentando el dique en aguas mucho más profundas, lo que alargó los plazos de la obra. Pero para 1955 el dique hondarribiarra estaba ya terminado, mientras se formaba rápidamente una playa que durante muchos años tuvo en su interior una gran charca producto de los restos del canal del Oeste.



Fuga del canal en 1951.

areto nagusian, tokirik gailenean. Gainera, plaka bat jarri zuten haren jaiotetxean, hitz hauek gehituz: *“aquí nació en 1888 Francisco de Sagarzazu, creador infatigable de la moderna ciudad”*. Ohore horiek guztiak alkate gisa lau urte bakarrik zeramatzala egin zitzaizkion, eta oraindik ere abian jartzeko zeuden titulu, erretratu eta plaka horiek guztiak merezi izateko –hogeita hamar urte geroago– erreforma guztiak. Ezin dugu esan agintariek omenaldiak aurrez egiteko begi onik ez zutenik.

Kai-muturraren lanak Construcciones Oliden SA enpresari esleitu zizkioten, eta urriaren 20an abiarazi ziren. Hasieran, lanak oso azkar egin zituzten. Hiru hilabete geroago, dikeak 140 metro zituen dagoneko, eta 260 beste sei hilabete igaro ostean. Dena den, hondartzaren hazkundean izan zuen eragina are nabarmenagoa izan zen, begiratu batean hauteman baitzitekeen.

Bi dikeak aldi berean eraiki beharko lirатеkeela ohartarazi zuen Iribarrenek, eta halaber, Hendaiaiko dikea eraikitzeak Hondarribiko lanak are gehiago zailduko zituela. Eta horrela gertatu zen. Kanal hura desbideratu aurretik lehenbailehen bideratzen saiatu baziren ere, Hendaiaiko dikeak gehiegi bizkortu zuen prozesua. 1951N, bideratu nahi zuten ekialdeko kanala azkarregi mugitu zen mendebaldera, eta askoz ere ur sakonagoetan zimendatzen jarraitu behar izan zuten dikea; horrek luzatu egin zituen obraren epeak. Hailere, 1955. urterako amaituta zegoen Hondarribiko dikea eta, laster, hondartza bat sortu zen bertan; urte askoan, urmael handi bat egon zen haren barnealdean, mendebaldeko kanalaren arrastoek eraginda.

1955eko datuek argi eta garbi uzten dute dena. Hogeita bost urte zeramatzaten axolagabetasunari eta sinesgogortasunari aurre egiten, baina Hondarribiak gerra aurretik mahai gainean jarri zizkion arazo guztiak konpontzea lortu zuen Iribarrenek. Berak “divagante” deitzen zion kanal hura finkatzea lortu zuen, eta hala, metro erditik beherako sakonera zuen kanal bat zabalean 60 metro zeuzkan kanal finko bihurtu zuen, sakonerarik baxueneko tartean lau

Los datos de 1955 no dejan lugar a dudas. Habían pasado veinticinco años de dedicación y estudio haciendo frente a la indiferencia y la incredulidad, pero Iribarren había conseguido resolver todos los problemas que la ciudad de Hondarribia le había puesto sobre la mesa antes de la guerra. Había conseguido fijar aquel canal que él llamaba “divagante”, con profundidades inferiores a medio metro, convirtiéndolo en un canal fijo de 60 metros de anchura con un calado de cuatro metros en su parte menos profunda. El calado en torno al puerto refugio quedó establecido en cinco metros en bajamar en mareas vivas, cuando sólo seis años antes emergían en torno al puerto los bancos de arena. Y, para tranquilidad de Sagarzazu y su ayuntamiento, la playa había recibido un millón de metros cúbicos de arena. Aquella playa que Gregorio Marañón había definido en 1916 como *“pequeña, insegura y peligrosa”*, se había convertido en un arenal que, con 700 metros de largo, era el espacio más seguro de Gipuzkoa para los baños de mar.



Ramón Iribarren.

Iribarren siguió con su carrera construyendo puentes en todos los continentes. Sus trabajos sobre el cálculo de diques de escollera, la resaca, las mareas, los planos de oleaje o el movimiento de arenas acabaron por convertirle en el padre indiscutido de la ingeniería marítima moderna. Pero su mayor orgullo fue siempre el nombramiento de Abad Mayor de la

metroko sakonera izanik. Babes-portuaren inguruko sakonera bost metrotan finkatzea lortu zuten marea bizien garaiko itsasbeheran, nahiz eta sei urte lehenago hondar-bankuak azaleratzen ziren portuaren inguruan. Eta, Sagarzazuren eta Udalaren lasaitasunerako, hondartzak milioi bat metro kubiko hondar jaso zituen. Gregorio Marañón jaunak 1916an *“txiki eta arriskutsutzat”* jo zuen hondartza hura 700 metro luzeko hareatza bihurtu zen, itsasoan bainua hartzeko Gipuzkoako lekurik seguruena.

Iribarrenek bere karrerarekin jarraitu zuen, eta kontinente guztietan eraiki zituen portuak. Harri-lubetako dikeen kalkuluari buruz, erresakari buruz, itsasaldiei buruz, olatu-planoei buruz edo hondar-mugimenduei buruz egindako lanek itsas ingeniaritza garaikidearen aita eztabaida ezin bihurtu zuten. Baina, zalantzarik gabe, Hondarribiko Done Pedro Itsas Gizonen Kofradiako abade nagusi izendatu izanak sentiarazten zuen harroen, bere lanaren emaitza ikusi zutenek eman baitzioten. Urte batzuk geroago, obra guztia *“lehenik eta behin, marinelen mesederako”* egin zuela esaten jarraitzen zuen, *“haiek arriskuan baitzeuden, uneoro, zorigaitzoko barra haren mende, eta gero, hiriko udaldiaren eta turismoaren mesederako”*.

Gaur Bidasoa ibai-ahoa ikus ditzakegun kai-muturrak ez dira beste ingeniaritza-lan soil bat. Iribarrenek ekaitzak aztertzen igaro zituen ordu horiei guztiei esker, teoria, kalkulu, metodo eta teknika berriak sortu ahal izan ziren, mundu mailako ingeniariartzaren estandar bihurtu zirenak, are dikeen lanak amaitu baino lehenago ere. Kai-muturrak, beraz, itsas ingeniaritza aldatu zuten berrikuntza-lan horien lehen aplikazio praktikoa izan ziren. Gainera, gizakiak bere inguruko errealitatea aldatzen saiatzeko duen gaitasunaren sinbolo gisa geratu beharko lukete lan horiek, garaikideek halako lanen aurrean axolagabetasuna, ulertezintasuna eta oposizioa agertu arren.

Cofradía de Mareantes de San Pedro de Hondarribia porque se lo habían dado aquellos para quienes había trabajado. Años después seguía insistiendo en que todo se había realizado *“en beneficio, en primer lugar, de la clase marinera, antes en constante peligro con la fatídica barra, y luego del veraneo y turismo de la ciudad”*.

Los espigones que hoy podemos ver en la desembocadura del Bidasoa no son una obra más de ingeniería. Aquellas largas horas de Iribarren observando el temporal, le permitieron generar unas teorías, cálculos, métodos y técnicas nuevos, que antes de que acabaran las obras de los diques ya se habían convertido en un estándar de la ingeniería mundial. Los espigones constituyen la primera gran aplicación práctica de aquellas innovaciones que cambiaron la ingeniería marítima. Una obra que debería quedar, además, como un símbolo de la capacidad del ser humano para atreverse –ante la indiferencia, la incompreensión y la oposición de sus contemporáneos- a intentar cambiar la realidad que le rodea.



Una imagen actual de los espigones y las playas de Hendaya y Hondarribia.

Erabilitako iturriak

Fuentes utilizadas

IDATZIAK ESCRITAS

AGIRIAK DOCUMENTOS

KLUB NAUTIKOAREN AKTAK ACTAS DEL CLUB NÁUTICO:

Hondarribia: 1969-2019.

HONDARRIBIKO UDAL ARTXIBOA ARCHIVO MUNICIPAL DE HONDARRIBIA:

Akta liburuak / Signatura 0113: Nautikoa: 1962 – 1980 / Signatura U-245

HONDARRIBIKO FISIKO-KIROLEZKO AKTIBITATEEN PLANGINTZARAKO IKERLANA

ESTUDIO PARA LA PLANIFICACIÓN DE LA ACTIVIDAD FÍSICO-DEPORTIVA EN HONDARRIBIA:

Javier Alegre – Ana Vallejo (Mayo 1993 Maiatza)

HONDARRIBIKO KLUB NAUTIKOAREN DOKUMENTAZIOA: PLANOAK, MEMORIAK ETA TXOSTENAK

DOCUMENTACIÓN DEL CLUB NÁUTICO: PLANOS, MEMORIAS E INFORMES

LIBURUAK LIBROS:

AGUIRRE FRANCO, Rafael: 1. El Cantábrico, entre la Vela y el Vapor. Una cultura común. Editorial Txertoa Donostia – San Sebastián (1994). 2. La navegación deportiva en Euskadi / Kirol nabigazioa Euskadin. Elkar. Euskal Kulturgintza. Donostia (2009)

ALONSO OLEA, Eduardo: Historia del Club 1898-2002 (Real Club Marítimo del Abra-Real Sporting Club). Editor: Josu Villabeitia. Bilbao (2002)

ARTOLA SAGARZAZU, Fernando “Bordari”: Bakoitzak berea. Sendoa. Donostia (1982)

AZPIAZU, José Antonio: Y los vascos se echaron al mar. Ttartalo. Donostia (2015)

BUSQUETS I VILANOVA, Camil: La eterna vela. Aqualarga Editores. Madrid (2000)

CÉSPEDES ARÉCHAGA, Valentín de: El Escudo de Hondarribia. Evolución de las armas de Fuenterrabía a través de los sellos. Hondarribia-Madrid (2012)

GOIRICELAYA UNDABARRENA, Ernesto: Cosas de Alde Zaharra / Alde Zaharreko Gauzak. Hondarribiko Udala. Hondarribia (2018)

GONZÁLEZ ZUNZUNDEGUI, Santiago: Aventura a toda vela. Editorial DEBATE. Madrid (2001)

Hendaye, Irún, Fontarabie. Villes de la frontière. Institut Français d' Architecture. NORMA Editions. Paris (1998)

IRIBARREN. Ingeniería y mar. Ministerio de Fomento. Madrid (2000)

LENIZ ARANBARRI, Jokin: Euskal Herriko itsasargiak. Pasaiko Portua / Bilbao Port.

SANZ ESQUIDE, José Ángel: Real Club Náutico de San Sebastián. Archivos de Arquitectura. Colegio de Arquitectos de Almería (1996)

SERRES SENA, Eduardo: El Remo. Historia, Técnica y Apología. Imprenta Medina. Tarragona (1945)

TOURÓN FIGUEROA, Luis: Los barcos de Alfonso XIII. Robinson Librería Náutica. Madrid (2017)

TYLER, FRANK: Historia de la navegación a vela. Ultramar editores. Barcelona (1999)

KOMUNIKABIDEAK MEDIOS DE COMUNICACIÓN:

Egin – EL BIDASOA – El Diario Vasco – El Irunés – La Voz de España – Hondarribia aldizkaria -

DIGITALAK DIGITALES

Jordi Maseras: Veleros y navegación a vela. Una introducción. Es.boats.com

WIKIPEDIA / NEURONALA (Eusko Jaurlaritza)



CLUB NÁUTICO HONDARRIBIA
HONDARRIBIKO KLUB NAUTIKOA



Hondarribiko
Udala

