

# LA LOHITZUN NAVEGA DE HONDARRIBIA A ERRENTERIA

Ana M<sup>a</sup> Benito Domínguez  
Javier Mazpule Corral

**I**nteressados por el patrimonio marítimo vasco, habitualmente, frecuentamos las riberas, ríos y bahías con la intención de revisar los restos que aún permanecen en esas orillas: motoras, botes, alas... en la mayoría de los casos muy deterioradas o fragmentadas.

Desde el 2007, conocíamos la existencia de la embarcación *Lohitzun*, amarrada en el canal de Amute, en Hondarribia. En el 2009, constatamos que estaba en desuso y que había comenzado su deterioro, permaneciendo casi abandonada junto a la casa de su propietario, Gregorio Olasagasti. Nos pusimos en contacto con él, hombre ya jubilado, que nos instó a que nos la lleváramos. En el 2008, el propio Gregorio había entregado a unos rumanos el motor del bote. Es decir, que en ese momento, se encontraba sin propulsión y con el armazón bastante hendido. Había perdido parte de la pintura, así como fragmentos del forro, de las cuadernas y bancadas, si bien la obra viva se hallaba íntegra.

Su propietario desconoce la fecha y el lugar de construcción, aunque cabe pensar que fuera realizada en uno de los astilleros de Hondarribia. Gregorio Olasagasti la reparó hace más de cincuenta años, por lo que, probablemente, tenga más de un siglo de vida.

Es una pieza de gran interés ya que sigue el modelo vasco de embarcación de madera, heredera de los modelos constructivos de traineras y bateles. Posee popa redondeada, las denominadas de doble proa debido a la similitud de la popa con la proa; tipo frecuente en el Cantábrico oriental y principalmente en Pasaia y Hondarribia. Tradicionalmente estaban tripuladas por tres o cuatro marineros, siendo el patrón el más veterano y los otros, los grumetes, jóvenes e incluso niños.

En origen, los medios de propulsión de estos bateles consistían en los remos y la vela. Habitualmente llevaban una pequeña vela al tercio, izada a proa del batel, que fue poco a poco sustituyéndose por la propulsión mecánica.

En lo que respecta a la *Lohitzun*, ésta es una motora de 5,25 m de eslora, 1,56 m de manga y 0,60 m de puntal. Como es frecuente en estos modelos está aproada, siendo el calado de proa mayor que el de popa. Tiene cuatro bancadas y dos toletes en proa, entre la primera y segunda bancada. En la proa posee una tilla, especie de tambucho, que permite cobijar los aparejos, así mismo en popa presenta un tipo de tilla abierta, a modo de bancada. El timón que

era metálico había sido sustraído, suponemos que para su venta en la chatarra. Navegaba propulsada con un motor del tipo Diter, de gasoil, instalado en la parte central entre dos bancadas. Llevaba, además, dos pares de remos como tracción auxiliar o para facilitar las maniobras de atraque o fondeo.

Tiene estampado en los costados de proa: *FF 191*, o sea, la matrícula específica de Fuenterrabía. Ésta la llevan las pequeñas embarcaciones que navegan por el Bidasoa y la bahía de Txingudi y pertenecen a propietarios de las poblaciones ribereñas: Hondarribia, Irún y Hendaia.

Ha navegado por la costa litoral, en ocasiones, bastantes millas pero siempre con la tierra a la vista. En la bahía de Hondarribia ha servido para marisquear y pescar en el río, así como hacer contrabando en los duros años de la postguerra. Una de sus últimas singladuras la realizó con el fin de arrastrar el pesquero *Glorioso San Francisco*, hasta su último destino junto al restaurante Beko-Errota, también en Hondarribia.

Es muy similar a otras motoras y bateles que han surcado por la bahía de Pasaia, siendo uno de los pocos, de esa época, que permanecen aún íntegramente.

Apoyados y animados por su dueño, procedimos a su transporte mediante camión-grúa, que la levantó del canal de Amute y la condujo desde Hondarribia a Errenteria. Las labores del desplazamiento fueron realizadas con especial cuidado para evitar que la embarcación, reseca y bastante abierta, se partiera. Por suerte conseguimos depositarla sin causarle mayores daños.

A lo largo de varios meses trabajamos en la embarcación. Sustituimos los fragmentos de cuerdas, de forro y de bancadas que estaban muy deteriorados, podridos o que simplemente se habían perdido.

Lijamos toda la superficie, tanto interior como exterior del bote. Le aplicamos una capa de protección y posteriormente varias de pintura, manteniendo los colores y formas que tenía en origen. Los toletes, después de limpiados y restaurados se le volvieron a colocar en su sitio.

Para completar su estructura añadimos elementos que le faltaban, como gateras de latón, punteras, parte del enrejado de la cubierta, la hélice, la bomba de achique de latón...

Después de su recuperación, se le insertó un motor de cuatro tiempos de un solo cilindro, de otra motora similar, que habíamos recogido hace años. Así mismo, colocamos los remos, un mástil, salvavidas, las luces pertinentes, así como una escala, recuperadas de otras embarcaciones que habían naufragado o que habían sido desguazadas.

Para hacer más real su apariencia, sobre ella se colocaron redes, boyas, cabos, ancla y rezón, bichero... De este modo, pretendemos que sea más didáctica y pedagógica, recreando su actividad pesquera.

Al final, hemos conseguido hacer una puesta en escena como si realmente fuera a navegar, como lo hacían estas pequeñas motoras que hoy prácticamente han desaparecido. De esta manera, permanece la *Lohitzun* como testimonio de ese patrimonio marítimo vasco que pretendemos conocer y conservar.



Localización de la motora en el canal de Amute de Hondarribia, junto a la casa de su dueño: Llena de agua, sin motor y desfondada.



Estado de la popa, con la bancada partida y el cajón de motor desprendido.



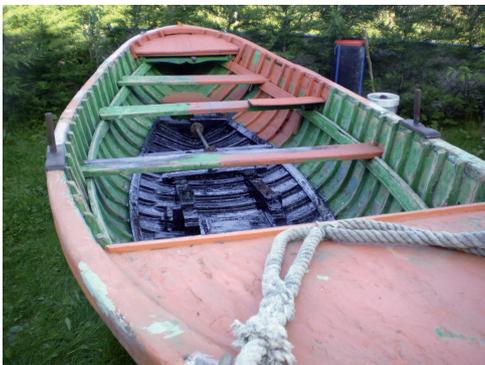
Preparación de la motora para ser elevada.



Achique de agua para aligerar peso a la hora de subir la motora en el camión-grúa.



Elevación de la motora.



La fase siguiente.



Extracción de forro y maderas deterioradas para ser sustituidas.



Elementos deteriorados en proceso de sustitución.



Instalación del motor de cuatro tiempos de un solo cilindro de otra embarcación similar.



La Lohitzun prácticamente terminada de restaurar.



Detalle de una bita de latón colocada en proa.



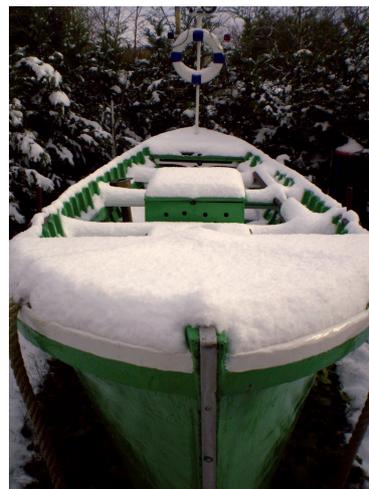
Aspecto general.



Gregorio Olasagasti junto a la motora restaurada.



Gregorio Olasagasti, el dueño de la motora.



La motora bajo la nieve.