

5

Revista
de Estudios
Marítimos
del País Vasco

ITSAS
m e m o r i a

MARTIN BERMEJO, Iñaki: “Estudio preliminar de la comunidad de pescadores de Donostia: reflexiones sobre el modelo pesquero, el naufragio como referencia cultural y la gestión de recursos”, *Itsas Memoria. Revista de Estudios Marítimos del País Vasco*, 5, Untzi Museoa-Museo Naval, Donostia-San Sebastián, 2006, pp. 745-762.

U·M

UNTZI MUSEOA · MUSEO NAVAL

Donostia · San Sebastián



Gipuzkoako Foru Aldundia
Diputación Foral de Gipuzkoa

Estudio preliminar de la comunidad de pescadores de Donostia: reflexiones sobre el modelo pesquero, el naufragio como referencia cultural y la gestión de recursos*

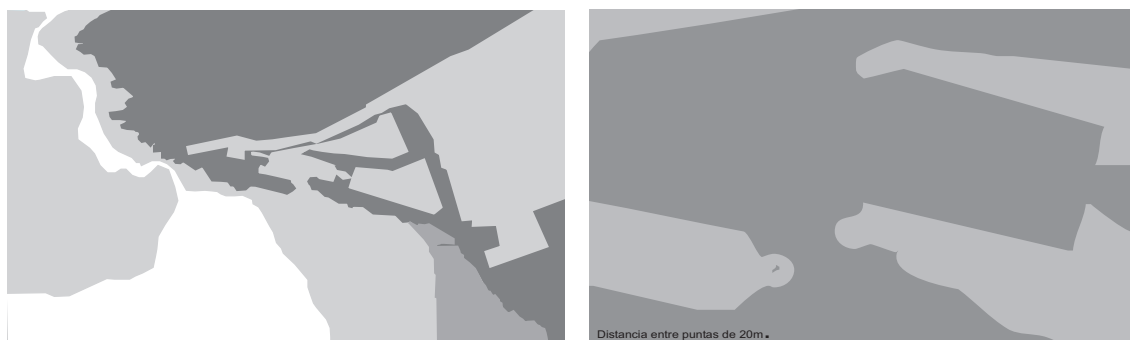
Iñaki Martín Bermejo

Desde principios de los 90 he investigado a las comunidades de pescadores del Cantábrico centrándome fundamentalmente en las de Euskadi. Desde entonces y por distintas razones –que el lector comprenderá a lo largo del texto– he permanecido ligado al Sector Pesquero en varios eslabones de su cadena de valor. En la actualidad, abordar este estudio ha sido posible gracias a la ayuda y solicitud del Untzi Museoa-Museo Naval de San Sebastián, institución emblemática de la ciudad y baluarte de Euskadi en el campo museológico¹, en el sentido más extenso del término.

Gran parte de este trabajo tiene su origen en entrevistas en profundidad realizadas a informantes clave desde una perspectiva etnográfica y a la elaboración de un marco comparativo fruto de los años de experiencia vinculado al entramado pesquero. Asimismo, he ahondado en aspectos relacionados con la transmisión cultural al objeto de recoger la memoria oral de los informantes más ancianos de la localidad y comparar los datos aportados con pescadores y armadores en activo. Este proyecto es parte de otro más amplio dirigido por el propio Museo Naval de Donostia cuya idea es recoger y estudiar el patrimonio marítimo-pesquero de Euskadi incluyendo también la cultura material con la que se ha forjado la cosmovisión de las comunidades marítimas vascas.

Mientras desarrollé mi investigación entre los pescadores de Orio, como ocurre en cualquier investigación, quedaron pendientes algunas preguntas relacionadas con la interacción social que dicha flota desarrolló en Donostia. Así, cuestiones tales como ¿Por qué la flota de Orio dejó de vender las capturas en Donostia? y ¿Qué clases de relaciones tenían entre sí los pescadores de Gipuzkoa? se vuelven ahora más inteligibles a la luz de nuevos datos aportados por los pescadores donostiarras. Responder a la primera pregunta requiere explicar varias cosas y representar gráficamente la cuestión.

Gráfico I. Vista aérea del puerto de Donostia



Fuente: Garmin (1995), elaboración propia.

* Nota del Editor: Este artículo se ha realizado tomando como referencia básica la recogida de testimonios orales efectuada en el puerto de San Sebastián entre finales de 2005 y comienzos de 2006. El trabajo de campo apoyado en grabación de imagen y sonido ha sido efectuado por Iñaki Martín Bermejo, antropólogo y consultor pesquero, respondiendo al encargo efectuado por el Museo Naval de San Sebastián. Dicho trabajo se inscribe en la línea de actuación sobre patrimonio inmaterial iniciada por el Museo con los artículos de Juan A. Rubio-Ardanz y Peio Urrutia (elaborados respectivamente a partir de testimonios orales recogidos en Orio –pesca de bajura– y Pasajes –pesca de altura– y publicados en *Itsas Memoria* números 3 y 4). El Museo quiere manifestar su agradecimiento a todos los informantes que han aportado con generosidad su tiempo, sus conocimientos y sus vivencias a este trabajo. Entre ellos están Pedro y Txomin Urtizberea, Luisi Uresberueta, Guillerma Iturriza, Javier Puerta, Manuel Oliden, Iñaki Arbide y Víctor Manuel Caveró. Queremos expresar también nuestro agradecimiento al Departamento de Agricultura Pesca y Alimentación del Gobierno Vasco por la subvención otorgada. Asimismo nuestro reconocimiento a la aportación efectuada por Peio Urrutia en la fase inicial de este trabajo.

1. Aunque tiene su sede en Donostia en realidad es el Museo Naval de Euskadi.

En el gráfico I observamos, en la ampliación del margen derecho, que la bocana del puerto entre la luz de babor y estribor tiene una anchura de 20 metros, emplazada en L 43° 19' 35" N, / 1° 59' 40" W con orientación de entrada al puerto con rumbo verdadero de 337°. Como señalan los informantes,

Todos los barcos que faenaban en la costa gipuzkoana venían a vender a la venta de Donostia porque al fresco era la más importante, incluso los barcos de Pasaia, Orio, montañeses y gallegos descargaban aquí. Sin embargo, entre los años 60/70 los barcos no cabían y dependían mucho de la marea.

Otro informante señala sobre este aspecto que,

Además llegó un momento que era muy difícil maniobrar dentro del puerto y por otra parte cada cofradía quería levantar su casa así que cada uno defendía el retorno de los txanteles.

Estos aspectos son claves para entender el descenso de las ventas en Donostia y coinciden por una parte con el crecimiento exponencial de la flota vasca, con el incremento considerable de la eslorra que se produjo en los años 60 y con la conciencia que los cofrades de otros puertos, quienes optaron por mantener a flote sus propias instalaciones que dependían en buena medida del retorno del 1 al 3% de las ventas realizadas a lo largo de cada marea. En conjunto, Donostia dejó de ser un puerto de referencia para otras comunidades de pescadores aunque mantuvo una posición privilegiada en la venta al fresco, aspecto que sigue vigente. Como me indican los pescadores

Incluso los compradores que tenían bola (plaza) en Pasaia hacían que los camiones llegaran a Donostia porque pedían a los pescadores que descargaran aquí a pesar de que allí tuvieran más sitio y la salida por carretera más cercana. La venta al fresco de la tarde sigue siendo muy importante.

En la actualidad, aunque la imagen del gráfico I señala que el muelle que colinda con la bahía es de categoría deportiva en realidad sigue teniendo titularidad comercial. El uso deportivo del mismo tiene su origen en la pérdida de gran parte de la flota donostiarra, aspecto en el que me adentraré más adelante. Las condiciones iniciales de Donostia fueron una desventaja competitiva similar a la que tuvieron otros puertos vascos como el de Orio. Por el contrario, y a pesar de la reciente construcción, uno de los pocos puertos que los pescadores supieron impulsar a tiempo en relación con la flota pesquera fue el de Getaria.

Gráfico II. Dique de abrigo de Orio y Puerto de Getaria



Fuente: Garmin (1995), elaboración propia.

En el caso de Orio el dique de abrigo se terminó a finales de los 90 tiene 325m. de longitud, 21m. de ancho de media y 48m. en el punto más ancho. Su situación es de L 43° 17' 55" N y / 2° 07' 95" W, con una entrada a la bocana en rumbo verdadero de 221°. Además, aunque el mapa no lo represente se ha rellenado el espacio entre barras ganando más de 25.000 m² en la desembocadura. La superficie del dique es de 6.614 m² sin contar con la base de la escollera. Junto a esta obra también se mejoró la barra de 385m. de longitud juntándose con el paseo de la ría del Oria cuyo recorrido va desde su punta hasta *Ortzaika*, lo que supone un total de casi 4 km. de recorrido. El proyecto recoge también la creación de un puerto deportivo que actualmente está en cons-

trucción. En el caso de Getaria la superficie construida del nuevo puerto es de más de 26.000 m² de cemento y piedra y este proyecto incluyó una nueva cofradía y todos los servicios portuarios, su situación es L 43°18'23" N y / 2° 11'92" W, con rumbo verdadero de entrada de 355° N. La principal función es la descarga de las pescas, su transporte y el amarre de los barcos de lista 3ª profesional. También se han implantado en su superficie empresas conserveras y filiales de apoyo de la cadena comercial. Con todo, la flota local sigue refugiándose en invierno en el antiguo muelle. En su conjunto, esta atomización localista de muchas comunidades con tradición pesquera que apostaron fundamentalmente por un plan de puertos deportivos orientados al ocio y turismo revelan fundamentalmente el estrepitoso fracaso del plan estratégico ideado en 1994. Éste pretendía una concentración de la infraestructura pesquera en Euskadi sin tener en cuenta las condiciones socio-culturales de cada comunidad de pescadores, aspecto clave para entender cómo acabó el plan, que curiosamente tenía muchas similitudes con el diseño de puertos que en los años 60 se quiso imponer en el Cantábrico. Por otra parte, el equilibrio de Donostia frente al plan tardío de Orio y la estética desmesurada de Getaria le han supuesto desde una retrospectiva histórica un acierto frente a otras comunidades pesqueras cuyos planes sobre puertos llegaron cuando la flota estaba en declive, como muestran los casos de Mutriku, Orio y Bermeo. Este equilibrio actual no estuvo exento de proyectos orientados a crear un puerto exterior deportivo para Donostia el cuál finalmente se quedó en los planos. Al hilo de esta oleada de infraestructura litoral con una orientación marcada al ocio náutico y turismo costeros podemos decir que en Euskadi se inició a mediados de los 80 y que todavía sigue tejiéndose en el entramado vasco. Mención especial merece el caso de Pasaia porque es la única localidad de Gipuzkoa cuya relevancia mercantil y pesquera le llevaron en su momento a ser el más importante del Estado y pionero en Europa en muchos aspectos. Su futuro implicará convertir a la zona que afecta a tres ayuntamientos en la cabeza tractora del sector marítimo de Gipuzkoa para los próximos años y no estará exento de polémica en su diseño y vertebración finales porque integrar la navegación mercantil, el sector pesquero, el turismo y el ocio a través de otro puerto deportivo y el desarrollo litoral es una tarea compleja que afecta a miles de personas que deben decidir su futuro sobre un entorno tan castigado y maltrechamente gestionado por la administración.

En el caso de Donostia el equilibrio dinámico entre turismo y pesca muestra que ambas actividades no sólo no se excluyen sino que son complementarias y de recíproca necesidad. Por otra parte es una pena que la estética tradicional del puerto no se haya mantenido con las últimas modificaciones cuyos trabajos rompen el aura pétreo de esa conjunción entre el puerto y la ciudad embellecida con caliza y arenisca por doquier. Esa imagen romántica la señalan los informantes,

El puerto en sí mismo era un hervidero para todos nosotros, había siempre más de 500 personas entre mirones, pescadores, pisoneras, transportistas, vendedores, asentadores. El puerto era el olor y la imagen de la ciudad. Diariamente cuando acabábamos de trabajar íbamos allá porque era emocionante ver la actividad, las descargas, el trasiego, el gentío, el aroma humano. Era un espacio en el que no te cansabas nunca de ver lo que ocurría, estaba siempre vivo. Para muchos de nosotros el puerto era la ciudad, el espíritu de la ciudad en todas sus dimensiones. Allí vivimos situaciones de todo tipo, me acuerdo por ejemplo de un barco que apenas comenzó a naufragar y consiguieron echarle un chicote y llevarlo hasta el costa del muelle. En un abrir y cerrar de ojos se montó una cadena humana y se vació el barco de pesca y pertrechos para evitar que se hundiera. Ver esa cadena humana del barco hasta el puerto era increíble. Creo que era una expresión de solidaridad en el trabajo y un auxilio en el naufragio que iba más allá de lo que se conocía en tierra adentro.

Esta ruptura de la nueva arquitectura con el patrimonio de los puertos sigue la divisa utilitarista basada en la eficiencia y del coste económico, como señala críticamente José María Unsain Azpiroz:

(...) Estas intervenciones se sitúan en el contexto de las numerosas obras llevadas a cabo en municipios costeros y espacios portuarios próximos con escasa o nula consideración hacia el paisaje y el patrimonio arquitectónico. Resulta paradójico que después de asumir sin rechistar estas obras deplorables, los responsables de los pueblos del litoral afirmen al unísono que para ellos el turismo es un modo de diversificar y potenciar su economía. Los cinturones de hormigón y la arquitectura sin alma no son precisamente estímulos para la atracción de visitantes.²

2. "La degradación del patrimonio urbano donostiarra", *El Diario Vasco*, 8 de marzo de 2005.

El resultado evidente ha sido la pérdida de personalidad de los puertos vascos por pura negligencia de algunos gestores políticos cuya percepción de la belleza, a tenor del paisaje portuario, fue roma y de mirada corta, y suyo es ese espejo cultural que no refleja ningún interés por salir de los despachos y buscar la trascendencia arquitectónica para la comunidad a la que representan. La belleza no se opone al uso ni a la eficiencia simplemente requiere los ojos de la sensibilidad para emocionarse por algo más que el cemento armado.

Respecto del modelo de interacción entre puertos pesqueros, la comunidad de pescadores de Donostia mantuvo relaciones comerciales con otras, pero además en sus barcos se enrolaban mediante el bombeo de pescadores desde Asturias hasta Hendaya. Tras indagar entre los pescadores confirmé que las cuadrillas abiertas incluyeron a barcos de Hondarribia, Orio, Getaria, Pasaia, e incluso a vizcaínos y montañeses. Esto implica que el modelo de conocimiento pesquero y el expertismo lo cotejaban más allá de la propia comunidad pesquera. Así, la experiencia para conocer el biotopo y el medio marino era común, consensuada e investigada por todos los hombres de mar que intervenían en el caladero vía *konpañian* aplicando cada uno sus habilidades.

Al tiempo, la percepción del mar y del riesgo e incluso el modelo económico coaventurerista³ se estandarizó en Gipuzkoa con los usos y costumbres compartidas por las tripulaciones con un modelo de enrolamiento exogámico habitual desde los años 50. En el campo del riesgo, el peligro del mar como elemento desestabilizador es común para todas las comunidades pesqueras en las que he investigado. El caso del naufragio es relevante y su sentido cultural no ha cambiado con la inclusión de mejor tecnología, infraestructura y condiciones del buque. Entender cómo se inserta en el *ethos* de los pescadores y en su *cosmovisión* la concepción del riesgo relacionada con el naufragio requiere señalar por ejemplo los sufridos masivamente por distintas comunidades vascas en fechas señaladas como 1878, 1912 y 1961. En esta última fecha perdieron la vida 200 pescadores bajo una galerna que recuerdan vívidamente algunos de los entrevistados. Los naufragios más recientes de barcos como el *Divino*, *Zulaika*, *Robert*, *Marero* o *Carreira* persisten en la retina de los pescadores. Merece la pena describir cómo opera culturalmente dentro del modelo del riesgo marino. En 1995 un grupo de barcos de Getaria, Donostia y Orio realizaron la campaña de bonito en las islas Azores. Como me describieron los informantes,

Los patrones apalabramos ir todos en comunicación y a fondo común con los del pueblo. Es como si todos fuéramos una misma casa, el dinero de esas mareas⁴ lo repartimos a partes iguales entre los que vamos. El pacto fue oral lo realizamos durante una comida o mientras faenamos allí a partir de Septiembre.

Los agrupamientos de *cuadrillas de circunstancias*⁵ se forman tras sortear las licencias de Azores o de África. Su talante va más allá del rastreo común al recoger aspectos como el comercio y el transporte de la pesca. Este sorteo de licencias es rotativo, *de él se excluye a los que han ido hasta que todos tengan su oportunidad*. En Octubre de 1995 el AK naufragó encallando en una roca a la altura de San Miguel en las islas Azores, perdieron el barco pero la tripulación salió ilesa. Los patrones de la cuadrilla les ofrecieron distribuir a los naufragos en sus barcos pero ante el suceso rehusaron y volvieron a casa en avión. Antes de que pisaran tierra sus vecinos sabían lo sucedido y rumorearon sobre ello de distinta forma; pusieron en solfa la rentabilidad,

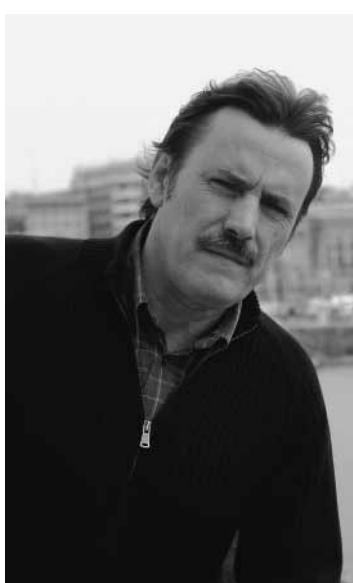
3. Aspecto que se puede contrastar en la distribución de la soldada, partila, partija para todo Gipuzkoa es de 50% para los armadores-pescadores y 50% para la tripulación. Esta distribución varía ya en Santoña, Asturias, y Galicia. Si entramos en detalles, los gastos del monte mayor y menor también varían en estas comunidades mientras que en Gipuzkoa son homogéneos. Este aspecto se refrenda con los datos de tripulaciones competentes que desde 1945 hasta la actualidad emigran de Oeste al Este en busca de mejoras salariales.

4. Además de las acepciones que recoge María MOLINER (1994) en su *Diccionario de uso del español*, Gredos, Madrid, para los pescadores una marea es el período de pesca según el tipo de campaña y pesquería. También es la cantidad de pescado capturado durante una de ellas. Asimismo los términos 'marear' y 'mareante' por extensión semántica significan 'pescar' y 'pescador' respectivamente, de uso común entre los pescadores de Bizkaia, Santoña, Laredo y Santander. Estos mantienen la sinonimia entre 'mareante' y 'pescador' en la propia nomenclatura de sus cofradías, por ejemplo la *Cofradía de los Mareantes de San Pedro* para referirse a los pescadores de Hondarribia y Bermeo. Esta extensión semántica parte de la triple condición del hombre de mar como *navegante*, *marino* y *pescador*. De las dos primeras acepciones J. COROMINAS y J. A. PASCUAL (1989-1992) dan una prolija descripción lexicográfica en su *Diccionario Crítico Etimológico Castellano e Hispánico*, Gredos, Madrid, pp. 837-839.

5. Entre 1915 y 1975 existió un modelo abierto de *cuadrilla circunstancial*, común en las pesquerías *masian*, *ardoran*, *majutan*, *konpanian*. Los patrones la apalabran entre sí *a viva voz en la mar y se formaban con cualquier patrón del Cantábrico*. *Konpanian* fue una manera de pescar al cerco en la que intervenían dos a más barcos. Cuando uno largaba la red en derredor de un banco de pescado éste le pertenecía si y sólo si su tripulación lograba cobrar la tira de proa antes de que otro lograra ponerse a su costado. En caso contrario, cualquiera que conseguía llegar a la altura del otro adquiría el derecho a *cobrar la mitad de la pesca de esa echada*. Además, *los que compartían la captura eran compañeros hasta que la subastaban*. Para reconocer este acuerdo un *marinero de cada barco saltaba al otro para vigilar la pesca*. De esa costumbre devino tanto la formación de las cuadrillas de pesca abiertas y los actuales *barcos compañeros* como la de las cuadrillas cerradas. Una extensa descripción de las mismas se encuentra en BARANDIARÁN IRIZAR F. (1982) *La Comunidad de Pescadores de Bajura de Pasajes de San Juan* capítulos IV, V y XV. Editado por dicho autor.



Algunos de los informantes que han colaborado con sus testimonios personales. De arriba a abajo y de izda. a dcha.: Pedro Urtizberea, Luisi Uresberueta, Manuel Oliden, Guillerma Iturriza, Txomin Urtizberea, Javier Puerta, Iñaki Arbide, Victor Manuel Caveno.



Tanta distancia y soledad no cunde, no merece la pena pescar en esas aguas.

Todos los pescadores lamentaron el naufragio y como el informante me describió el suceso;

Fue un golpe muy duro para los pescadores. En primavera el AK golpeó y hundió al barco asturiano AP, el patrón se durmió en ruta y por eso golpeó sus costillas con la proa. Ese mismo verano el AK zozobró tras encallar, se fue llenando de agua, cayendo de un costado a otro y cabeceando, blum, blum⁶. En Azores recordé el hundimiento del barco de casa⁷ y les dije a los compañeros que el AK no se hundiría hoy, pues cogía agua muy lentamente. Así fue, atamos un cabo a su proa e intentamos remolcarlo, pero los esfuerzos apenas retrasaron el final. Mientras le arrastrábamos notamos que el barco no podía más, el chicote se fue tensando mientras se hundía, fue imposible salvarlo, cortamos la amarra y vimos cómo se lo tragaba la mar. El sueño provocó el accidente, pero quien no se haya dormido en el puente que levante la mano. Todos sabemos que la lucha contra el sueño es dura y que escasean las horas para dormir. Cuando a veces me veía soñoliento ponía la alarma del radar en pocas millas y cerraba los ojos pensando que al menos el barco estaría a salvo. El sueño vence a cualquiera, me acuerdo hoy de tu primera marea en Burdeos, y si me preguntas dentro de cuarenta años también me acordaré, mientras pescamos la carnada decías que sólo dormías de noche. Días después te acurrucabas al costado del bote de ataque o en cualquier txoko⁸ como cualquier pescador. Nadie puede decir en la mar que sólo duerme de noche, se duerme cuando se puede, a hurtadillas. La culpa del naufragio no es de nadie, son cosas que pasan, gajes del oficio.

Un patrón me recuerda que,

De pronto vi pasar al AK a toda máquina, pensé que alguien le había dicho que había encontrado pescado y que se dirigía allá, miré la pantalla del radar y no vi nada, luego miré por la ventana de estribor y me percaté de que su compañero no se inmutaba. Aquello me extrañó, un barco a toda piparra⁹, no entendía tanta mecha¹⁰, era raro. Enseguida observé que se echaba encima, ya nada podía pararlo, se golpeó de firme, con mucha fuerza. Cuando llegó al puerto se marchó a casa de la madre llorando. Durante muchas semanas estuvo en tratamiento con psicólogos y todo eso. El golpe de Azores le ha roto por completo la vida y la autoestima que le quedaba. Además van dos avisos, en primavera hundió el AP y en verano echó a pique su propio barco, ¿cuál va a ser el tercer aviso? –con los gestos me señala el Cielo, al tiempo que hace referencia a la muerte–. Si a mi me ocurriera, dejo la mar y me dedico a otra cosa, no hay que tentar la suerte tantas veces, que es como para volverse loco. En su vida volverá a levantar la cabeza como patrón, pues hundir dos barcos es demasiado para cualquiera.

Entre los pescadores naufragar replantea el *ser pescador*, rompe su manera de entender y comprender el mundo. Echar un barco a pique significa perder la capacidad de maniobra, hipotecar el futuro de la tripulación, fondear las ilusiones y experiencias de muchos años. La familia puede rehacerse si construye otra nave, sin embargo, el barco hundido como espacio genuino que concentra las imágenes de varias generaciones de pescadores, los éxitos y los fracasos de las campañas de pesca, es irrepetible. Naufragar también es emborronar la trayectoria pesquera de la familia, ahogar su memoria e incluso perderla, puesto que significa *perder el rumbo*, quedarse sin referencias a pesar de cuantos conocimientos, técnicas, instrumentos y experiencias anteriores le hayan librado del desastre. Después, reconstruir un barco material y simbólicamente no tiene consistencia para el patrón-pescador si éste no reencuentra la valía para la *acción pesquera*. En estos casos los familiares buscan alternativas al mando, por ejemplo, en 1997 construyeron el AQ y un familiar le relevó del mando. Fracasar en la pesca, hundir a otro barco y naufragar fueron las desgracias consecutivas que su familia padeció, como dice el refrán, *al perro flaco todo le son pulgas*, y el naufragio dividió a la familia. Recobrar el valor y la responsabilidad del mando es un proceso de tanteo al que se enfrenta el patrón, especialmente si el barco es nuevo. Su relación con éste es muy íntima e incluso le dota de vida propia. Como ellos dicen,

6. Onomatopeya marina que evoca el sonido del balanceo pronunciado del barco con mal tiempo, cuando navega proa a las olas o cuando le hacen bailar de través.

7. El pescador se refiere al U, que su familia desguazó a la altura de Lekeitio en 1994.

8. Recoveco, escondrijo, agujero, sitio pequeño, refugio.

9. El pescador utiliza 'piperra', del vasco *pipera*, *bipera*, pimiento-a, atribuyéndole un sentido de 'velocidad', 'fuerza', 'fundamento'. *Piparra kanaberakin es tener fuerza para manejar la caña, piparra dago itsasoan, pescar merece la pena y bafore piparrakin, significa que el barco navega a toda máquina.*

10. En el sentido de *velocidad* que el pescador contabiliza por el número de vueltas que da la hélice cada minuto (rpm). Mecha es velocidad porque el pescador la relaciona con la pólvora y el fuego. Hasta 1947 encendían el motor con mecha y a veces solía calentarse e incluso explotar pues *escopeteaban durante el encendido.*

El barco nuevo no es de fiar, las maniobras que varían según su tamaño, peso, navegabilidad. Los pescadores prefieren abandonar el barco a navegar en uno nuevo porque hasta que se le coge el truco, se adquiere suficiente experiencia y dominio en el puente de mando se puede fracasar. El pescador no se enrola con un patrón que no sabe pescar, por miedo al fracaso prefiere navegar en un barco que ha demostrado y con un patrón pescador. El barco es un tripulante que cada marea cobra la partija como un pescador más. 'Es'¹¹ un ser vivo, la proa 'es' la cara, el costado 'es' el cuerpo, la faja 'es' la franja del costado, la nariz 'es' la sobrequilla de proa, la boca 'es' la proa que muerde la mar¹² el bigote está también en proa, entre la obra viva y muerta, la cabeza 'es' el puente, los ojos y las cejas 'son' la sobreamura de proa y el culo 'es' la popa¹³.

La pérdida del barco desorienta y sacude vivamente los agarraderos vitales del pescador, replantea la acción pesquera de manera que, *si el barco se hunde, también nosotros*. Hundir el barco es negar públicamente la habilidad y pericia familiar para el mando, aunque achaquen la culpa a la mala suerte o a un descuido personal. Chocar contra unas rocas o dormirse en el puente concierne primeramente a la persona responsable, o sea al patrón o al sotapatrón de a bordo, pero inmediatamente después se extiende a la familia, a la tripulación y a terceros pescadores de modo que,

El patrón es la cabeza visible de la familia y de a bordo, pero cuando ocurre algo, el tripulante también es responsable porque no ha guardado bien el barco, pues siempre hay que prevenir lo peor. Si no hay pescadores en la proa, el barco está ciego, –va a la deriva–. La pesca, la seguridad, la vigilancia y el rastreo son cosas de todos, si ocurre un percance a bordo, en otros barcos lo tienen en cuenta por si les pudiera pasar¹⁴.

La imagen del barco naufragado refleja un dicho bien extendido, que *hundir las naves*¹⁵ es quemar el rastro en el camino de uno, romper con el pasado, cambiar de rumbo o de forma de vida. Un barco nuevo no supe la pérdida simbólica del hundido. En este sentido, a los esfuerzos cotidianos por mejorar la vida a bordo, las maniobras o el rendimiento pesquero se suman otros aspectos tales como crecer, madurar y morir como pescador del barco familiar, conocer y vivir en sus espacios, cubierta, nevera, bodega, puente, como si se tratara de la propia casa¹⁶.

El barco, en tanto que espacio conocido, es un vehículo para la imaginación que estimula los vínculos con la acción. Los pescadores se describen con historias de vida ligadas a *su barco*. Recurren a las mareas concretas para relatar, recordar, comparar, reconocer la trayectoria del pescador y para relacionarse socialmente. El relato de cuantos sucesos fortuitos o intencionados, referidos a hazañas pesqueras, bromas, trabajo, solidaridad, situaciones de riesgo tales como fugas de las autoridades, piratería, contrabando o la soledad, son tanto elementos fundamentales imbricados a mareas concretas como acciones narradas a bordo de un barco, *gure*¹⁷ *bapore*, *nuestro barco*, en tanto que espacio común para cuantas generaciones de pescadores lo comparten. Precisamente y al hilo de ese habitáculo común, los pescadores entretienen sus vidas con las de otras generaciones anteriores y posteriores a ellos. Cuando el barco desaparece también se convulsionan estos aspectos.

A pesar de que la parte armadora asume casi todos los riesgos de la pesca, tras un naufragio la comunidad de pescadores se pone en su pellejo. Este gesto es un *como si el barco fuera mío*, como si el sufrimiento, el trabajo perdido o el futuro inmediato se compartieran. El pescador de cubierta sabe que es parte de los acontecimientos y que no lleva el peso de la acción pesquera. Enrolado a

11. Entrecomillo es porque el pescador ha interiorizado de tal manera su relación con el barco que realmente lo cree un ser vivo. Así, la analogía entre los elementos del barco y del cuerpo humano va más allá de la metáfora provocando una indistinción entre la imagen nombrada y la imagen de referencia. Este pensar en el barco como un ser vivo usando una descripción antropomórfica me lleva a pensar que realmente el pescador ha metonimizado su espacio de trabajo.

12. El mamparo de colisión.

13. Comúnmente los pescadores se increpan diciendo (*zoaz*) *popatik hartzea*, literalmente ve a tomar, coger la popa, cuyo sentido es *vete a tomar por el culo*.

14. Tras un suceso grave se da entre los pescadores un efecto dominó por el que se ponen en guardia y aumentan su celo y vigilancia en el trabajo, por ejemplo, si naufraga, traba la red o el pescado desarma las cañas porque es, *arrai zakarra eta zakurra*, *pescado resabido, tozudo y malo*.

15. En ocasiones excepcionales y sobre todo debido a un acusado fracaso pesquero los patrones hunden el barco en connivencia con la tripulación. La significación simbólica del dicho parte de la *experiencia marina* como cabe extrapolar de BROSSARD, M. (1976): *Historia Marítima del Mundo*, Tomos I y II, Amaika, Barcelona; PARRY, J. H. (1989): *El Descubrimiento del Mar*, Crítica, Barcelona; y en NÚÑEZ CABEZA DE VACA, A. (1992): *Naufragios y Comentarios*, Vol. I y II, Historia 16, Madrid.

16. En 1915 el pescador se enrolaba con 8 ó 10 años y el actual con 15 años. Además del enrolo terne, el *txo* y el *itsas-gizon* viven a bordo más de 300 días completos al año, por todo ello *la mar se mama*.

17. Este 'gure', *nuestro*, lo utilizan los propietarios y los tripulantes que se han enrolado en él. Se refiere a la propiedad como pertenencia simbólica en tanto que *es donde se pasa uno la vida, la casa*.

bordo no ostenta la responsabilidad empresarial ni el mando. Naufragar obliga a los actores sociales a reconocer su posición, el patrón intentará seguir en su puesto y el pescador en el suyo. Ambos no hurtan en las heridas, evitan mencionar el naufragio que daña la moral¹⁸,

Hablar de ello es desear y buscar que ocurra. Mejor no pensar en ello, datorrena bedi, hay que vivir con lo que venga, pues lo que tenga que suceder ya vendrá por sí solo. No merece la pena rasgar las heridas, hay que vivir a bordo, aquí nos conocemos todos más que nuestras familias. Aunque el patrón fuera el responsable de ambos hechos nadie le culparía en público ya que es un riesgo más de la pesca.

El pescador no piensa que el azar o el destino sean los responsables de las catástrofes a bordo, para él ambas son conscientes válvulas de escape, un cajón de sastre donde meter lo inesperado y fortuito, lo cuál le permite vivir dentro del sentido común¹⁹ del que forma parte. Cuando cotejé la información de varias fuentes y comenté que otros creían que pudo ser intencionado lo negaron taxativamente y añadieron,

Nunca digas eso en público ni en bromas, quien te lo haya comentado no sabe nada de la mar, no sabe nada del mundo, lo que ocurrió sólo puede entenderlo quien ande en la mar, tú sabes a qué me refiero.

El informante se refería a que *pescar es vivir diariamente al límite para sobrevivir*. El hombre de mar arriesga su vida y su sueño para materializar el éxito pesquero. De esta manera, implícitamente justificaba incluso un naufragio voluntario como consecuencia de la impotencia, *después de hacer todo lo posible por salir adelante y salvar el barco*. Pescar conlleva riesgos evidentes como un choque fortuito, un accidente con la red o un fallo mecánico. *Vivir al límite* es dar lo mejor de sí cotidianamente, arriesgar el bienestar con tal de pescar.

Cuando un barco naufraga el pescador pone en entredicho la capacidad para pescar, navegar, y organizar la vida a bordo. La experiencia acumulada y la memoria familiar no sirven para mitigar o *dar la vuelta al suceso*. Los resortes del pescador no son vigas, se basan en experimentar y utilizar la información como vehículo que engarza los distintos aspectos del medio marino con el trabajo necesario para obtener el éxito. Tras naufragar el pescador intenta redefinir las coordenadas de referencia, cuyo primer paso es, *apechugar con el suceso para superarlo*. Su manera de dar coherencia a la existencia consiste en no dejar que los acontecimientos superen a las expectativas.

Después de naufragar la tripulación del barco apoyó incondicionalmente a los perjudicados, pero como otros pensaban *que cobrarían el seguro*²⁰ del accidente y como esa costera hubo un acuciante fracaso pesquero, los patrones de la cuadrilla circunstancial rompieron el pacto verbal. Al principio, quienes fueron a Azores *konpanían, a saco común*²¹ acordaron dar la partija al AK, pero no mantuvieron su palabra porque,

Muchos tripulantes cuestionaron que además del dinero de la hermandad tuvieran derecho a cobrar la partija de la pesca, después de que la tripulación del AK se negara a embarcar en los barcos que se quedaron faenando en Azores. Como la costera fue mala y no se ganó mucho, durante la ruta unos malmetieron a otros y al llegar al puerto ya no estaba tan claro que les fueran a dar la partija, pues hubo serias disputas. Unos quisieron que no se le diera a la tripulación y sí a los armadores, otros que la parti-

18. El pescador soslaya los malos tiempos, la muerte, y el naufragio. Censura y critica a quien silbe a bordo *porque atrae a los malos vientos* y a quien cante en proa o traiga un paraguas a bordo *porque da mala suerte para pescar*.

19. Tal y como lo describe GEERTZ, C. (1994): *Conocimiento Local. Ensayos Sobre la Interpretación de las Culturas*, Paidós, Barcelona, Cap. IV, pp. 93-117; (...) *En suma, se trata de un sistema cultural, aunque por lo común no esté demasiado integrado, y descansa sobre la misma base en que lo hacen otros sistemas parecidos: la convicción de que su posesión se relaciona con su valor y validez, pág. 96. (...) el sentido común muestra de una manera particularmente evidente el impulso sobre el que se construyen los complejos (culturales): el deseo de representar el mundo de forma distinta, pág. 98. (...) es la red de concepciones prácticas y morales entretnejidas alrededor de las realidades más supuestamente enraizadas, pág. 102. (...) El sentido común no es lo que percibe espontáneamente una mente liberada de propensiones: es, más bien, lo que colige una mente llena de presunciones, (...) consiste en una narración de hechos que pretenden sacudir sus propios fundamentos. (...) Como marco para el pensamiento, y como una forma de éste, el sentido común es tan totalizador como cualquier otro; ninguna religión es más dogmática, ninguna ciencia más ambiciosa, ninguna filosofía más general, (...) el sentido común pretende pasar de la ilusión a la verdad para, como decimos, expresar las cosas tal como son (...) sólo puede caracterizarse transculturalmente al aislar lo que podríamos llamar sus rasgos estilísticos, los signos de esa actitud que le imprimió su sello particular (...) por ejemplo (...) 'naturalidad', 'practicidad', 'transparencia', 'asistematicidad' y 'accesibilidad' (...), pp. 105-107.*

20. Entonces era un *fondo común* al que destinaban el 0'60% de los beneficios de la pesca. Éste lo gestiona la Hermandad de los Pescadores y la Federación de Cofradías de Guipúzcoa.

21. La imagen del saco expresa que los costes y los beneficios de la pesca son comunes y guarda relación con la propiedad, la comida y el trabajo pesquero. Así, *denok batera, zorru batean, es todos a la una, en el mismo saco. Zorrua* en la época del vapor era la bolsa donde llevaban las pertenencias y la comida. Por extensión, *zorrua-egin*, es formar el saco con la red para coger los peces.

ja no se le diera a ninguno, que habían perdido el derecho al volver a casa. También había quien decía que había que darle a todo el mundo pues era en lo que se había quedado de palabra antes de salir del puerto. Después supimos que los armadores habían hablado entre sí para darle el dinero de la pesca sólo a la casa y la cosa se puso caliente. Al final, tras una reunión secreta se acordó votar entre todos los que allí fuimos y salió que no les daríamos nada a los tripulantes. Después de aquello también se decidió que a partir de entonces la palabra ya no valía nada, que todo se haría por escrito ante notario y ante la cofradía. Ha ocurrido como en los derechos de los pescadores, antes no había papeles ni contratos para enrolarse, uno ocupaba el puesto y ya era fijo, nadie ponía en duda la plaza. Ahora se hacen contratos escritos y el pescador no puede quejarse si le echan al finalizar la costera. Hasta ayer una comida común, un apretón de manos o un telefonazo eran suficientes para ir en cuadrilla, pero después del naufragio las cosas ya no son lo mismo, estamos igual que los de Bizkaia.²²

Los pescadores recogen a los naufragos y los distribuyen entre los barcos que permanecen fondeando²³. Cada barco acoge a uno o dos hombres según las *kamainak*²⁴ disponibles y hasta que se repare el barco. Pescar en el caladero portugués replanteó la costumbre porque,

Tenían mucho miedo y apenas les había dado tiempo a coger la cartera. Lo perdieron todo, se acojonaron y prefirieron volver a casa. Algún patrón les ofreció varios puestos a bordo que ellos rechazaron por el miedo que tenían en el cuerpo. En el caso de saltar a otro barco, los hombres lo habían perdido todo, tenían que comprar colchonetas, ropas de agua y de abrigo. Además los desplazamientos supondrían muchos gastos para cada hombre, pues Azores es kale o vale²⁵, pescar o fracasar. Como los últimos años no han sido muy buenos, entre los que allí estábamos decidimos que se quedarán en casa.

Los armadores decidieron mantenerse al margen de la votación,

Las quejan las habían pronunciado pescadores de cubierta y varios de nosotros, preferimos no entrar en este conflicto y que lo resolvieran los pescadores. En el futuro las cosas se pueden volver en contra, en la mar todo el mundo se necesita y si le haces la puñeta al otro, tarde o temprano habrá una devuelta, por ejemplo cuando necesites un chicote o un remolque si te guarda la putada te la devuelve. En las asambleas podemos llevarnos mal, pero luego todo se arregla con una cena, porque en la mar todos nos necesitamos. Además, entre nosotros ya habíamos decidido dar la partija a laazienda de nuestros beneficios porque nos apreciamos y respetamos y nadie quiere enemigos en la mar.

Los pescadores se reunieron el día 27 de Diciembre y su votación además de dar un giro a las relaciones entre ellos respecto del suceso, también lo hizo con el modo en que entendían hasta entonces la formación de las cuadrillas y los pactos verbales de pesca. Las implicaciones del naufragio afectaron a la cuadrilla de circunstancias y, como un reguero de pólvora, se extendió entre las comunidades de pescadores vecinas La Federación de Cofradías de Guipúzcoa se mantuvo al margen en este suceso *porque era una cosa de la cofradía local*. Días después el caso del AK sentó un precedente histórico al plantearse no sólo el carácter de la *cuadrilla circunstancial*, sino que reflexionaron sobre la formación de la cuadrilla en general, la cofradía y la administración en relación a cómo había que pescar. Todos los aspectos fueron sincrónicos, un puzzle cultural que me llevó su tiempo entender porque cuando quise obtener la información me dijeron que,

Estas cosas quedan para los de casa, no tienen que salir del barco, pues los comentarios pueden hacer mucho daño. De puertas para afuera nadie debe saber lo que ocurre. Lo que se habló en la cofradía fue el final, pero lo que allí se diga solo importa si el pescador lo asume en la mar.

22. En 1995 navegué en el AV de Lekeitio y el AW de Bermeo y supe que en Bizkaia el origen de los contratos y documentos formales tuvieron que ver con la ruptura de los pactos verbales de las cuadrillas de pescadores. Sin embargo allí se acentuó a finales de los 80 con la *guerra de los tostartekos*; guerra sindical promovida por CCOO que enfrentó y polarizó a armadores y pescadores en torno a las condiciones de trabajo y el tiempo de ocio.

23. Esto lo pude comprobar en casos como el B, 1952 y el S, 1994, este último chocó con un petrolero por la arrogancia del patrón. *Tenían el petrolero a proa y el sotapatrón, su hermano, le preguntó; ¿has visto el petrolero, no sería mejor que desviáramos el rumbo? El patrón se tomo mal la pregunta y le respondió, ¿te crees que soy ciego? ya le da tiempo a pasar. Como iban a toda máquina, cuando quisieron retroceder les falló el embrague y colisionaron. Ya se sabe, chapa contra chapa, chispas; chapa contra madera, crac; chapa contra plástico catacrás. El capitán del petrolero fue a verle al hospital y le agradeció que su barco fuera de madera, pues si hubiera sido de chapa ninguno de los dos lo hubiera contado porque llevaban combustible hasta los topes. El patrón no volvió a mencionar el percance, el barco se quedó una costera varado y en el pueblo se hicieron chistes sobre su falta de pericia.*

24. Camastro o litera de pequeñas dimensiones situadas en la bodega de proa y de popa a modo de nichos o ataúdes.

25. Expresión que significa a *cara de perro, todo a una partida, flotar o hundirse, fracasar o pescar.*

Del pacto verbal a al contrato escrito medió un naufragio. Como muestro en el ejemplo, las implicaciones del suceso tocaron varios campos, la valía del patrón, la concepción del trabajo, el barco como espacio simbólico, el pacto verbal y su crisis. Por extensión, el suceso replanteó la acción pesquera tradicional y provocó un conflicto múltiple cuyo trasfondo enfrentó pescar *todos a una* y *cada cuál lo suyo*. Por otra parte quiero destacar que el naufragio como hecho cultural solo puede ser soportado por la comunidad de pescadores empleando las claves filosóficas que Ricoeur P. supo escribir tan memorablemente en *Memoria y tiempo pasado*; así la amnesia cultural como olvido selectivo le han permitido al pescador superar los traumas del riesgo a través del silencio comunitario para no ahondar en el sufrimiento o el drama cuya salida aboca al nihilismo más puro. Esto significa que en su entramado cultural el respeto profesional implica incluso fagocitar aquellos hechos que como el naufragio le obligan a replantearse el *ser pescador* frente al hecho incontestable de la muerte y del dolor inherentes al sacrificio humano y al peligro de la mar. Ello no significa ocultar o enmascarar la realidad bajo el silencio, significa que el silencio es parte de una catarsis bajo terapia comunitaria donde la supervivencia es la regla cotidiana en un entorno siempre hostil a pesar de todas las mejoras en la seguridad del buque. Bajo esta clave el pescador omite muchos hechos a la familia, a los amigos que están en tierra adentro, de lo contrario viviría en una tragedia permanente. Este aspecto de la memoria es algo más que quitar hierro a los asuntos y en el caso de muchas cofradías se extiende incluso a la supervivencia y a la facilidad para amoldarse a la coyuntura o regímenes políticos. Dado que describir una cultura tan cambiante a tiempo real es tarea harto imposible, señalo aquellos aspectos que considero más relevantes, pinceladas sobre la cultura del pescador que permitan acercarse a su particular entramado. En el caso que nos ocupa, varios años después la familia del AK logró salir a flote tras desguazar el AR y recibir ayudas económicas de Europa para construir el AQ. Sin la ayuda de la administración hoy no seguirían pescando.

La crisis abierta tras el naufragio dejó claro *que en la mar no hay muchos amigos, que casi todos son tiburones*. Este hecho fue un punto de inflexión cultural en las relaciones entre los pescadores vascos. El naufragio y la reflexión sobre el papel de la palabra y la cuadrilla promovieron un cambio en las relaciones humanas. Abandonar el pacto oral y pescar *por escrito* es tender hacia el soporte jurídico. Así, el conflicto fue un paso más en la rigidez de las relaciones entre los pescadores puesto que éste, que ha rebasado la cultura de la palabra y el apretón de manos, se sitúa en un horizonte más hermético de la cultura del Derecho. Por tanto, a los procesos progresivos de mecanización y tecnologización iniciados le sigue hoy un modelo de interacción social que exige mayor rigor en el trato humano y en los compromisos. La ruptura con los pactos verbales no es sólo una cuestión de forma, atañe a la flexibilidad cultural en las relaciones del grupo. Hasta la fecha, en la cultura del pescador el único precedente formalista lo constituían las actas de la cofradía. Sin embargo, las actas son más una *memoria histórica* que un documento que sancione la acción pesquera, que para el pescador es un puro *carpe diem*. De hecho muchas veces ha contravenido o soslayado las actas. A pesar de poder sancionar a través de la asamblea, ésta se reúne para defender más los intereses de la cofradía en sus relaciones con otras que los sucesos particulares como el naufragio. Aunque teóricamente los problemas de los pescadores tienen su solución en la asamblea de la cofradía, ésta no sólo no recoge la mayor parte de ellos, aspecto que comprobé en los casos de los conflictos a bordo, los conflictos familiares y las expulsiones de la cuadrilla, sino que su papel consiste más en articular algunas normas y disposiciones de pesca que en sancionar los conflictos concretos. El trasfondo es que cada barco de bajura funciona más como una *etxe* que como una empresa y *lo que ocurre en casa en para los de casa*.

Así, las actas tienen potestad para sancionar, quitar o confirmar los derechos de cada cofrade, mas realmente *los problemas de cada barco se solucionan a bordo*. El pescador es muy reacio²⁶ a acudir a la cofradía o a la judicatura a airear sus problemas o defender sus derechos como trabajador o ciudadano. Cuando algunos conflictos trascienden lo hacen a través del rumor, el comentario o la coparticipación, pero la mayor parte sólo los conocen las partes implicadas. Así, el acta²⁷ se limitó a recoger que fulano, mengano y zutano fueron a pescar en cuadrilla a las Azores. Cuando se rompieron los pactos verbales el acta no tuvo un valor coercitivo o normativo para defender los derechos de los naufragos. Fue la presión social que dimanó de sus compañeros pescadores, cuya cultu-

26. En los últimos 25 años sólo he conocido 2 casos que llegaron a juicio, uno por presunto asesinato y otro por un motín, ambos sucedidos en la mar.

27. Un estudio que describe prolijamente el funcionamiento de las cofradías es el de ERKOREKA GERVASIO, J. I. (1991): *Análisis Histórico-Institucional de las Cofradías de Mareantes del País Vasco*, Departamento de Agricultura y Pesca, Servicio de Publicaciones del Gobierno Vasco, Vitoria.

ra de la vergüenza se basa en el rumor, la crítica, el vacío y el ostracismo social hacia aquellas conductas ominosas para su comunidad lo que les llevó a cuestionar el papel del pacto verbal y el valor de las cofradías.

Como he señalado más arriba, las implicaciones del naufragio del AK se extendieron a otras comunidades de pescadores vecinas. A resultas del naufragio del AK creció la discusión en torno al pacto verbal la pesca, la falta de confianza en la cuadrilla y en la cofradía. El naufragio generó una asociación tal y como expresan los pescadores;

Todos los años ocurre algo en las Azores. Cuando no te echan del caladero, te dicen que tienes que llevar barcos o tripulación portuguesa y restringen las fechas de pesca. Al final se ve que las cofradías cada vez pintan menos y que ya no podemos mantener los acuerdos verbales entre nosotros ni pactar porque no somos políticos. Antes los hicimos y nos fue mejor. Ahora las cosas no salen bien, el pescador ya no es hombre de palabra. Además el Gobierno Vasco no tiene margen de maniobra, las licencias llegan a Madrid de Europa y luego consultan con Vitoria que pide a las cofradías la lista del sorteo anual. Si las instituciones no funcionan y el mercado es abierto, ¿para qué esperar a todo el juego político si con Mariñela podemos hacer pactos por escrito entre nosotros y establecer acuerdos con otros con garantías?. ¿No estamos en una Europa de libre comercio?, pues que nos dejen ejercer nuestros derechos que nadie los defiende mejor que nosotros mismos. Además, los patrones que pescan bien quieren tener siempre un buen trozo de tarta, para eso preparan bien los barcos. Ante la crisis que hay cada cual salva el pellejo como puede, el pez grande come al chico. Después de todo, lo que haga Mariñela quedará por escrito y eso irá a misa.

El naufragio desencadenó un asociacionismo que planteó el conflicto entre lo que entienden por tradición y por modernidad. Hasta aquí muestro como un hecho particular, un naufragio, fue un importante desencadenante de los hechos relatados, un punto de inflexión de cómo a partir de un pacto oral incumplido se pasa al documento notarial, a desconfiar de la cuadrilla y de la cofradía. Como si de un juego de muñecas rusas se tratara, un hecho particular replanteó las relaciones de las cuadrillas de pesca más allá de lo esperado y/o deseado. Con todo, el significado cultural del naufragio está presente en la retina de los pescadores y cuando afirman que *en la mar no hay barco grande*, resumen en un dicho el conjunto de aspectos aquí narrados y mantienen que la imagen de la mar es un elemento indómito capaz de engullir al *Prestige*, al *Titanic* o a cualquier humilde pesquero porque el espacio marino conlleva en sí mismo un riesgo que escapa a la voluntad del marino, pescador o turista veraniego. Al asumir este aspecto el pescador integra un modelo de cambio, movilidad e interacción capaz de reinventar su propia cultura al hilo de los acontecimientos cotidianos, apartando el terror y la muerte de su camino diario no por cobardía o negación de la realidad sino por necesidad vital para seguir adelante a pesar de los pesares.

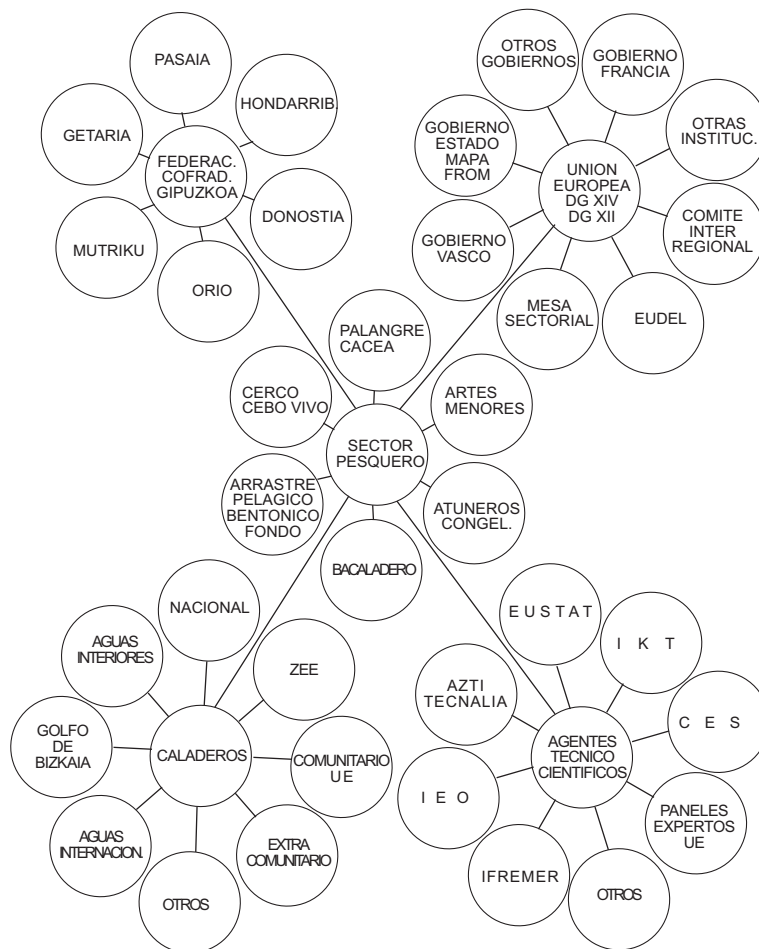
En el ejemplo ilustrado también se vislumbra el modelo de autoridad y su crisis parcial así como la intensidad de los conflictos y su impacto cultural. El origen de los conflictos en la pesca tiene especial importancia para la toma de decisiones y para el cambio cultural. Los pescadores, por tradición, se apoyan en un modelo de autoridad vertical que parte de la organización familiar de la pesca. Así, aunque la cofradía es la institución representativa del pescador, la dirigen quienes demuestran *saber hacer* las cosas en cada casa²⁸. El patrón que pesca más y mejor que los demás tiene mayor peso cuando habla y mayor capacidad de persuasión cuando hay que tomar una decisión. La cofradía sigue un curso marcado por los pescadores que han sabido imponer su criterio mediante su trayectoria personal como afamados pescadores. Aunque la cofradía tiene un modelo asambleario generalmente aceptado, los puntos que se discuten en ella son los que interesan a personas particulares que han tenido el peso suficiente como para persuadir a otros a escuchar sus opiniones en asamblea multitudinaria. Las decisiones en materia de caladeros, artes de pesca y calendarios siempre se han registrado en el libro de actas de la cofradía, por ejemplo, la primera vez que organizaron una expedición a Dakar en 1957, la cofradía dio su apoyo a la misma, pero la expedición surgió de la voluntad individual y del impulso de varias empresas conserveras.

Hasta aquí he presentado por una parte describir las condiciones de infraestructura y por otra la relación entre el naufragio y la cultura del pescador cuyo modelo consensual, distributivo y comunitarista ha entrado en crisis por el impacto de los acontecimientos internacionales, sobre todo a

28. En el caso de Donostia, cuando vendieron el *San Cayetano* a Ondarroa, un armador local quiso aplicar las reglas de la pesca de Altura a la Bajura y la tripulación se amotinó, abandonó el barco y finalmente tuvieron que amarrarlo a puerto venderlo después a armadores-pescadores de Donostia.

partir de 1986. Sin embargo, tras un duro debate, la visión *denok batera, todos a una* se ha impuesto a *bakoitza berea, cada cual que defienda lo suyo*. Los problemas como el acceso a caladeros, las licencias y la ruptura de los pactos orales han apuntado la necesidad de mejorar los acuerdos entre los pescadores para acceder a caladeros comunitarios. También he mostrado cómo la interacción entre comunidades pesqueras ha producido un modelo de autorregulación de primer nivel que ha sido eficaz aunque no exento de controversia. Veamos ahora gráficamente cómo se inserta Donostia en el conjunto de relaciones interinstitucionales y en qué medida éstas afectan a la gestión del sector.

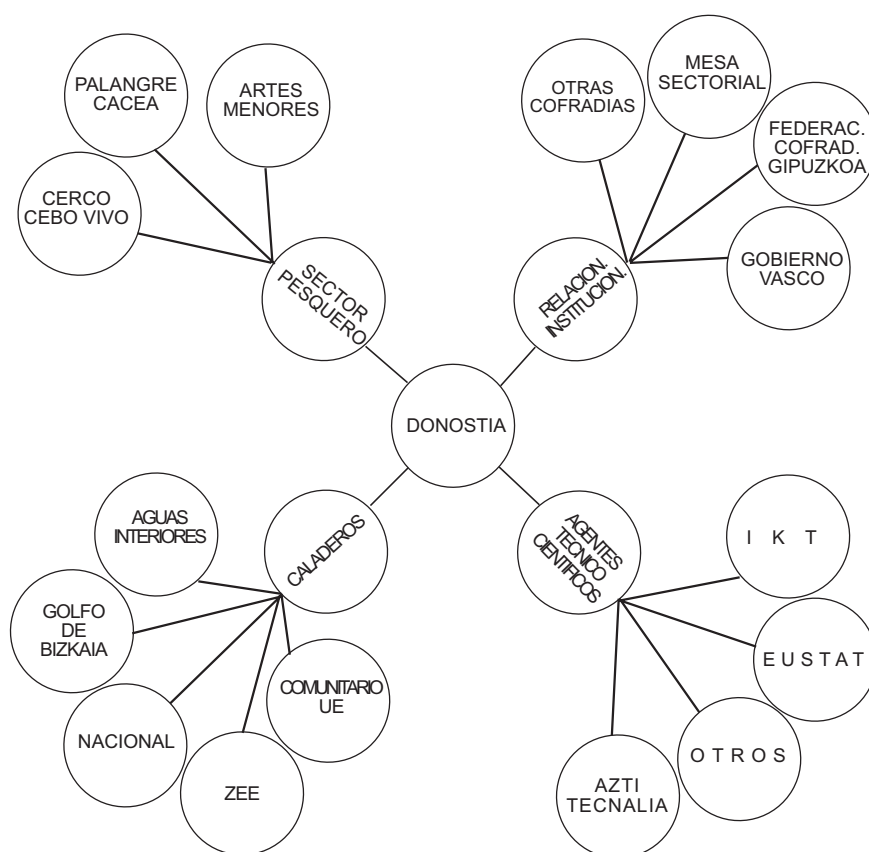
Gráfico III. El Sector Pesquero Vasco en el entorno de Gipuzkoa



Elaboración propia.

De este diagrama de flujo lo que me interesa destacar es la clase de complejidad que desde 1986 ha sumergido al Sector Pesquero. La galaxia de instituciones emergidas al parir de la UE y su búsqueda de una regularización de 4º nivel ha producido paradójicamente una serie de relaciones asimétricas que han enquistado varios de los ejes sobre los que gravitaba la acción pesquera hasta la entrada del Estado en la UE en 1986. Esta maraña institucional afecta de plano a Donostia y le propongo ahora al lector mediante un ejercicio mental constreñir la situación local mostrando aquellas moléculas/variables que más influyen en la situación de Donostia.

Gráfico IV. Donostia en el entorno institucional



Elaboración propia.

Este diagrama nos permite constreñir varios aspectos relevantes para el estudio preliminar. Por una parte la cofradía de Donostia muestra que en relación al Sector Pesquero ha optado por un modelo polivalente de buque apto para varias artes de pesca que se engloban bajo el epígrafe de artes menores y que contrastan con el pasado reciente de la localidad, donde predominaron los buques de cerco/cebo vivo cuya estructura de flota está en retroceso como mostraré más adelante. Por otra parte en relación a la actividad de la flota local señalo que el radio de acción se centra fundamentalmente en aguas interiores y en el caladero nacional suscrito al art. 169 del Cantábrico NW bajo el que también se circunscribe la flota de cerco/cebo vivo. Atrás quedaron las aventuras que me señalan varios informantes,

Los caladeros del sur en Canarias y Norte de Africa, los del Mediterráneo e incluso las Azores siempre han sido problemáticos y nos llenaban las cuentas de gastos. En el caso de los caladeros portugueses Donostia siempre estuvo un poco marginada por parte del Gobierno Vasco y otras cofradías que sólo en última instancia preguntaban por nuestros deseos. A juzgar por todo lo que hemos visto en estos años esos caladeros siempre daban riesgos y pocos beneficios.

Como me señala otro patrón,

De los caladeros lejanos que me acuerdo, Venezuela y Dakar son dos de los que más fracaso produjeron. Allí tuve que hundir mi barco en el 86 y el sabor de boca siempre fue amargo, porque cuando no eran los partes de tiempo eran los pescadores locales que no eran fiables, la corrupción política o el cambio de las condiciones negociadas para trabajar. Todo eran problemas, estabas 1 semana en la mar y 3 en puerto y cuando tomas el rol del barco la tripulación local había desaparecido porque estaban acostumbrados a cobrar a la semana y aquellos con poco dinero no los volvías a ver hasta que se lo gastaban. Esas campañas fueron un desastre para los vascos.

En la relación de la cofradía de Donostia con las instituciones políticas y administrativas destaco que apenas existe y no tiene carácter fluido. Como dicen los representantes de la Cofradía,

Desde el punto de vista administrativo ni el Consejero, ni el Viceconsejero, ni el Director de Pesca o el de Infraestructura y Desarrollo Litoral se han acercado a esta cofradía para hablar de Donostia en los últimos 3 años. ¿Qué significa eso? Que estamos en el vagón de cola para los intereses del Gobierno Vasco.

Otra armadora destaca que,

Incluso en el plano de las licencias o en la incorporación de programas piloto para la implantación de tecnología en los barcos Donostia siempre ausente para la Administración a pesar de colaborar estrechamente y gratuitamente con AZTI en varios campos y durante años. Cuando ha llegado el turno de hacer las cosas nos hemos tenido que mover por nuestra cuenta, perdiendo tiempo y energía valiosas para hacer las cosas como Dios manda. Es como si no existiéramos o no importáramos.

Respecto de organismos como IKT y Eustat la cofradía colabora asiduamente entregando datos estadísticos sobre el funcionamiento de la flota local. En relación con AZTI los pescadores destacan que,

Cuando solicitamos un estudio sobre las algas (gelidium sesquipedale) de arribazón que recogemos a partir de Septiembre los datos de AZTI no fueron concluyentes sobre la cantidad a recoger ni sobre el modo de hacerlo; su estudio no aclaró en ningún momento el impacto del arranque o del corte sobre las zonas que explotábamos y realmente salimos enfadados por la falta de respuesta. Luego hemos visto lo que hicieron con las famosas arenas de Zumaia y sucedió algo similar. Respecto de los consejos sobre la pesca nuestra impresión es que realmente no tienen en cuenta a los profesionales de la mar y que desde un despacho se creen que pueden hacer ciencia. Muchos de nosotros no tenemos ninguna fe en los estudios científicos precisamente porque no están al pie del cañón con nosotros y silencian nuestra experiencia de más de 100 años en la mar.

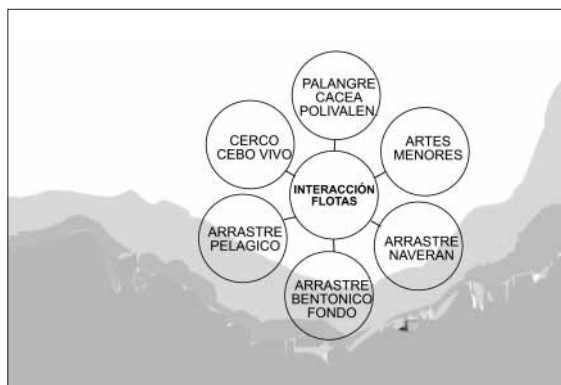
Esta visión tensa de los aspectos institucionales tiene mucho que ver con la actitud de los interlocutores más que con problemas de fondo. Del mapa conceptual representado en el gráfico III vemos que Donostia articula la interacción con otras instituciones a través de la Federación de Cofradías de Gipuzkoa y que su modelo de autorregulación del sector de primer nivel se diluye en el marasmo burocrático. Así, entre el pescador y Europa, centro de decisiones clave, existen entre 5 y 10 tramos intermedios cada uno con sus interlocutores. En el espectro local esto se puede traducir como el problema de la *doble ventanilla* ligado a una cultura de la biopolítica presente en la gestión del Sector desde hace por lo menos 20 años. Esto significa que el modelo de decisión no está relacionado realmente con el estado de los stocks, la gestión de la flota o las condiciones de los ecosistemas. El conjunto de variables que intervienen en la cadena de valor cuando se interpretan en clave política se traducen por una incertidumbre socioeconómica que pesa en la gestión del sector incluso cuando no se quiere gestionar o cuando se aplican distintas varas de medir en virtud del interlocutor y de su peso específico en el Sector Pesquero. La *doble ventanilla* sirve desde la administración para echar balones fuera y es una espada de Damocles para el Sector Pesquero, si se le suman las condiciones prácticas de la biopolítica practicada por todas las administraciones incluida la UE el resultado es que el segmento de flota de la Bajura que es quien mayor regulación y transparencia tiene desde hace 100 años es el más perjudicado en este escenario²⁹.

Antes de entrar en esa materia enuncio algunos de los hechos vinculados a este modelo de gestión que afectan realmente a los modelos de decisión que funcionan en la actualidad. Primero, la flota vasca tuvo su cenit con 1200 buques pesqueros funcionando, segundo, de este censo histórico falta conocer en profundidad y responder a ¿qué ha sucedido para que queden 250-260 buques en Euskadi? Tercero, la flota de Donostia, con el segmento de merluceras aparte, se mueve actualmente con 4 barcos de cerco cebo vivo y 4 de artes menores. Por el contrario a finales de los 80 tenía 18/20 de cerco cebo vivo y 4 de artes menores. Una parte del trasvase de flota se puede explicar a través del segmento de merluceras y/o por la adecuación de caceros y palangreros, pero en ningún caso son los armadores de la flota de cerco/cebo vivo los que nutren la de Artes Menores. Sencillamente hay una reducción de 20 a 4, o sea que los 16 han desaparecido de la localidad en los términos expuestos. Una primera hipótesis de investigación planea sobre mi trabajo; ¿Acaso ha ocurrido en Donostia el mismo proceso que en Orío, Mutriku, Lekeitio, Bermeo, Hendaya, San Juan de Luz, y Hondarribia? Otra pregunta latente es ¿puede el enrole de inmigrantes invertir el proceso

29. Existen un compendio de medidas socioeconómicas que fortalecerían la situación de la Bajura en el Golfo de Bizkaia pero éstas requieren de pasos preliminares cuya descripción escapa a los objetivos de este estudio.

suponiendo que fuera la escasez de tripulantes una de las respuestas? Por último y como señalé en otros trabajos, véase Martín³⁰ I. (1995-2005) ¿Se puede predecir el futuro de la flota local utilizando variables socioculturales? Vayamos por partes y veamos las posibles respuestas.

Gráfico V. Caladeros de Donostia y cuadro de concentración de actividad



Fuente: Garmin. Elaboración propia.

Los gráficos muestran a simple vista dos aspectos importantes, uno que la plataforma continental del Golfo de Bizkaia es muy estrecha y se contrapone por ejemplo al modelo más cercano de Francia cuyas extensas playas tienen las condiciones para que la principal especie objetivo, la anchoa, desove y se alimente durante las primeras fases.

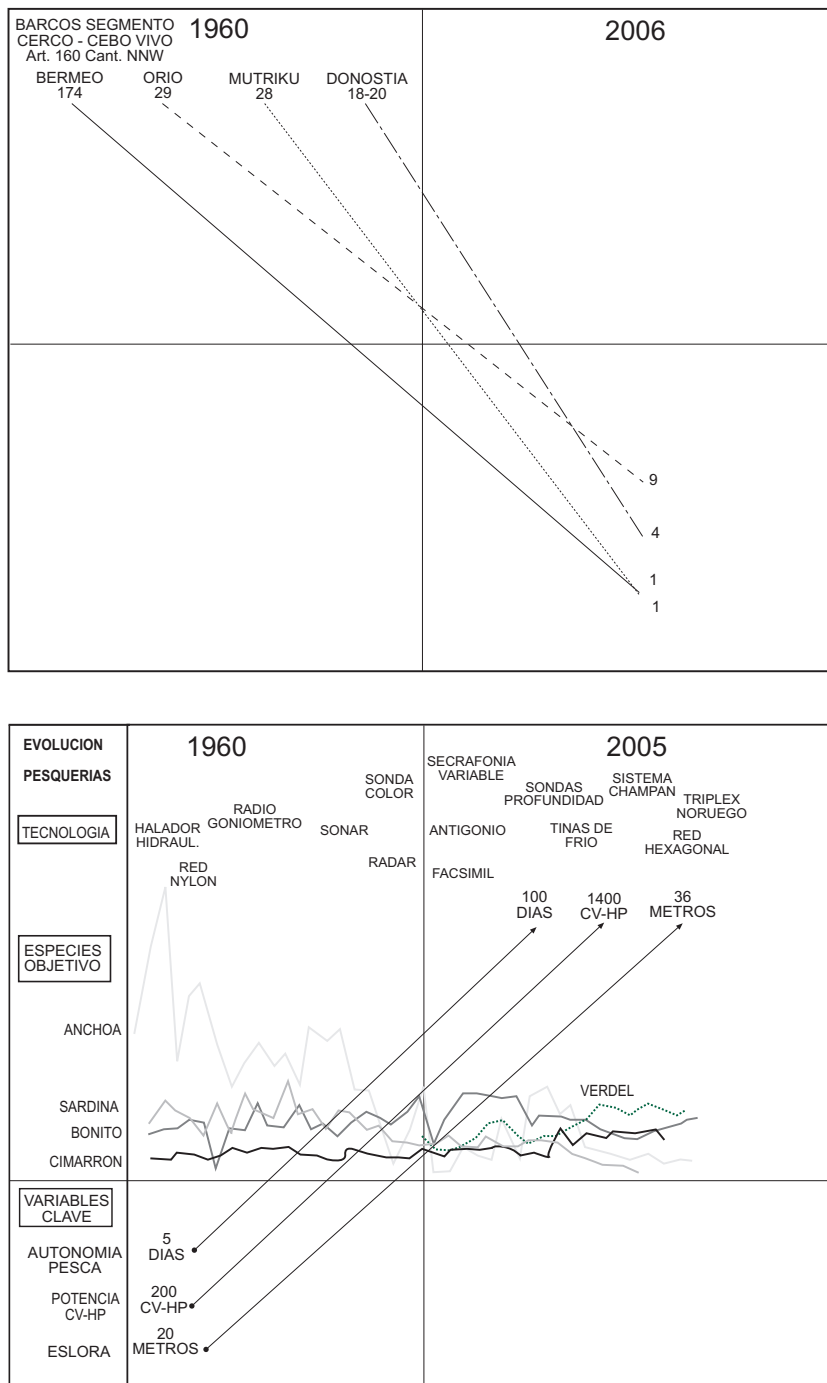
En segundo lugar vemos que la explotación pesquera de la plataforma es intensiva en artes de pesca y por segmentos de flota, lo que significa que la competencia por el recurso es muy intensa. Tercero, en la zona VIII intervienen también segmentos de flota muy dispares como el arrastre de fondo, el arrastre pelágico, el palangre industrial; frente a ellos están el cerco/cebo vivo, la cacea, y las artes menores. Esto significa siempre un conflicto permanente por las especies objetivo algunas de ellas compartidas y por la búsqueda de recursos hasta la fecha no explotados a causa de una regulación de primer nivel que ha conseguido hacerse hueco en la legislación estatal. El gráfico de la izquierda muestra también el modelo preferente de Donostia en relación a la autonomía pesquera, aspecto clave para entender los gastos de funcionamiento en gasoil y otros, fundamentales para la cuenta de resultados de los barcos. La apuesta por las artes menores y los barcos polivalentes significa en última instancia estar cerca de casa y buscar la calidad de vida frente a las empresas oceánicas que año tras año ocupan a flotas comparables como las de Getaria y Orio cuyos gastos de combustible se han disparado en los últimos años hasta alcanzar los 120.000€ por buque y año. Respecto de la cuestión de los inmigrantes como fuerza de enrole podemos decir que su reclutamiento ha acolchado el desastre entre las tripulaciones competentes pero que es una medida coyuntural para responder a problemas de mayor calado. El conjunto de los barcos de Donostia llevan de 1 a 2 tripulantes principalmente de origen rumano, peruano y africano subsahariano. El modelo de Donostia en su conjunto parece estar redimensionado con los acontecimientos de los últimos 20 años y también se ha decantado por estar cerca de casa, modelo que históricamente han tenido todas las comunidades de pescadores a pesar de las paradójicas aventuras pesqueras que en otra parte he descrito. En este sentido los pescadores de Donostia explican sus problemas del siguiente modo,

Nuestros abuelos y nuestros padres han conocido la anchoa, el bonito y las especies de fondo en las playas, en las bocanas de los puertos y salían a pescar pudiendo verse lo que hacían desde casa. Cada vez hemos tenido que ir más lejos y nosotros creemos que la contaminación del litoral por las empresas y por los vertidos de las ciudades han alejado el pescado. Entre ir lejos a por el pescado preparando barcos que cuestan 3 millones de y mantener los recursos, todo el mundo parece que se ha obligado a ir en vez de defender cómo mantener lo que había. No sabemos si es demasiado tarde, pero lo cierto es que este modelo perjudica la calidad de vida, no deja dinero para justificar el sufrimiento y los resultados no satisfacen a nadie.

30. Remito al lector por ejemplo a los trabajos publicados en *Bitarte* nº5, en *Itsas Memoria*, revista del Untzi Museoa-Museo Naval de San Sebastián, así como a los estudios publicados por Eusko Ikaskuntza en su sección de Antropología y en *Eusko News* en Internet. También está disponible la tesis doctoral, *Los pescadores de Orio: el efecto-patrón en la flota local*, en el área de Valores y Antropología Social de FICE, UPV/EHU.

Esto significa que el pescador es consciente del conjunto de factores que están interviniendo así como de su complejidad, amén del escaso margen de maniobra que tienen para transformar las cosas a tenor del actual marco de relaciones interinstitucionales. Antes de ahondar un poco más en este aspecto quiero señalar aquellos aspectos que he confirmado en Donostia y que se pueden comparar con Orio, comunidad en la que desarrollé la investigación doctoral. Para apoyar la hipótesis de que Donostia está siguiendo el modelo de declive de otras comunidades vascas señalo otro gráfico que relaciona lo ocurrido en el Golfo de Bizkaia entre 1960 y el 2000 y que considero relevante para entender lo que está sucediendo en la actualidad.

Gráfico VI. Tendencia de pesca para la flota de Bajura. Extrapolando el caso de Orio



Fuente: Federación Cofradías, Gobierno Vasco, IKT, AZTI, elaboración propia.

Este gráfico muestra varias cosas que se pueden extrapolar prácticamente a todas las comunidades del Cantábrico con un margen temporal no significativo y que no resta validez al modelo. La implantación tecnológica que he contrastado en Donostia siguió el mismo cauce que en Orio en todos los artefactos que han servido para mejorar la acción pesquera; destaco por ejemplo la adopción de la red de nylon, la incorporación del sonar, radar, sondas de profundidad, secraftonía y facsímil. Aunque en el gráfico no están por ser proyectos muy recientes, lo mismo ha ocurrido con la implantación del Triplex noruego y las redes de costura hexagonal³¹. Por otra parte las modificaciones de los barcos se dieron en las mismas fechas para el mismo segmento de flota, precisamente porque muchos de los barcos de Donostia se modificaron en Orio cuyos pescadores también fueron los principales compradores de los barcos de segunda mano de Donostia entre los años 1960-80. Esto significa que el aumento de eslora de los 16 a los 36 metros actuales, –que por otra parte incidió para que los barcos no vendieran en el puerto de Donostia–, fue común a las comunidades de pescadores vascas. Lo mismo se puede aplicar a la potencia de motor, el parque de pesca y la tecnología de las comunicaciones. Si vinculamos estas características con la pesca podemos decir claramente que los aspectos descritos intervinieron de manera determinante en la cuenta de resultados y también relativamente en la situación de los stocks. Además, la vecina Francia desarrolló desde 1971 una flota de arrastre pelágico cuyo impacto en el caladero todavía está por investigar.

El conjunto de tecnología y conocimiento, amén del número de barcos y su modelo de esfuerzo por persona/día nos permiten inferir que una parte del estado de los recursos se debe a la intervención tecnológica por parte de todas las comunidades que pescan en el Cantábrico. Si a ello sumamos las condiciones del ecosistema y el conocimiento científico tardío tenemos una imagen un tanto desoladora. A todo esto se le puede sumar la difícil situación del Estado durante las negociaciones para entrar en la UE en 1986, la pérdida de caladeros tradicionales y la conjunción de otros modelos de flota en el Golfo de Bizkaia. Este cóctel de elementos son los que han intervenido en la situación real de los recursos afectando negativamente a la flota vasca. Una de las paradojas culturales es que antes de que la situación se volviera insostenible, el segmento de bajura tomó decisiones para el hundimiento de su propia flota mientras todavía era rentable, lo que en mi investigación llamé la *paradoja del efecto-patrón* que se opone frontalmente a la tesis bioeconomicista del *principio de los comunes* según el cual cuando un recurso como los peces es escaso, la tendencia es a esquilmarlo por los pescadores hasta su desaparición.

Sin embargo, como mostré en el caso de Orio, antes de que esto ocurra el modelo de expertismo que aparece con el *efecto patrón* le permite a las comunidades de bienes de la bajura predecir su propio futuro porque varios de sus miembros están vinculados a la actividad directamente obteniendo un cuadro de la realidad capaz de tomar decisiones con bastantes años de antelación al momento en que el estado del recurso esté en un punto de no retorno³². Este modelo se basa en controlar la incertidumbre pesquera por medio del *efecto-patrón* con un alcance mayor de lo que supusieron algunos investigadores noruegos e islandeses y que afecta más que a la estructura de flota, aspecto que aquéllos no lograron demostrar³³, al conocimiento, la tecnología y el modo operativo de la flota en el caladero. Que todo esto haya ocurrido en Donostia es algo más que una conjetura intelectual sobre la que estoy trabajando. Sin embargo quiero señalar que el modo de funcionamiento burocrático y la tesis de la doble ventanilla Madrid-Lakua suponen una desventaja competitiva para el pescador y genera incertidumbre política. Otro factor que influye de manera importante es la condición *epimeteica* de la economía cuya fuerza predictiva reside en hechos consumados que se adaptan a modelos bioeconómicos que en sí mismos no aportan mucho al Sector Pesquero. La escasa confianza que el Sector tiene en las instituciones científicas tiene el mismo origen por el escaso trabajo sobre el terreno.

31. Proyectos que impulsé personalmente mientras trabajaba para la Viceconsejería de Pesca del Gobierno Vasco durante el periodo 1997-2003.

32. Cierto es que esta previsión fue apuntalada por la política de los POP aplicada por la UE y que provocó otras paradojas que escapan a este artículo.

33. Principalmente porque los estudios los hicieron a pie de muelle, sin seguimiento longitudinal y básicamente con variables de estructura de flota.

CONCLUSIONES

La flota de Donostia ha reforzado su presencia en las Artes Menores y ha sufrido una pérdida de 16 barcos de cerco y cebo vivo cuyas causas sigo investigando. Con todo me atrevo a inferir que fueron las mismas que padecieron otras comunidades pesqueras como la de Orio, Mutriku, Bermeo o Lekeitio. El fenómeno de desguace y pérdida de unidades de esfuerzo y tripulaciones no se puede explicar sólo en términos bioeconómicos. Parece que el modelo cultural del Sector ha privilegiado la toma de decisiones en función de su propia capacidad para predecir su interacción con el ecosistema.

La relación entre distancia y autonomía pesquera la ven los pescadores de Donostia directamente relacionada con el sufrimiento pesquero y la falta de perspectivas que justifiquen el sacrificio personal y familiar. Esta relación se vincula también con la abundancia de los recursos, a mayor distancia recorrida para realizar las mareas de pesca, mayor escasez de peces en el caladero costero. Esta opción de trabajo no ha sido la preferida por parte de los pescadores de Donostia. Constató que el modelo jurídico de sus comunidades de bienes está en retroceso frente a las personas físicas precisamente porque la flota de cerco/cebo vivo tiende a desaparecer en un plazo de 10 años según cálculos y estimaciones provisionales.

Todavía es posible establecer una política de transparencia sobre el recurso que rompa con la *biopolítica* endogámica practicada por todas las administraciones, por ejemplo el pescador de bajura no entiende que su transparencia sea del 100% y que el segmento de altura no esté ni al 50%, lo que supone un agravio comparativo en diversos órdenes. La concepción sobre el Sector debería revisarse y buscar medidas para privilegiar la *cogestión* del Sector Pesquero con sus principales actores y mitigar el modelo de erosión cultural imperante cuyas consecuencias se adentran en una *cismogénesis* cultural para el Sector.

La imaginación y la creatividad para preservar un modo de vida tan presente en nuestra cultura se convierten en las únicas armas capaces de encauzar la situación del conjunto en el entorno europeo. Para ello existen algunas respuestas que cambiarían la tendencia. Estas permitirían invertir el rumbo que las grandes *thalasocracias* han marcado para después malograrse en sus propios intentos por reinventar la cultura marítima en el seno de Europa; adoptar algunas medidas eficaces para mejorar la situación requiere un *think tank* y un *cluster* del sector donde expresar y vehicular las opciones con el objetivo de definir el espacio social del pescador en el seno de la UE.

La bicefalia entre la Europa económica y social tiene un carácter esquizofrénico que entre otras cosas ha relegado a las culturas marítimas al espectro de lo pintoresco principalmente por su escasa representación en el PIB europeo, aspecto muy discutible desde otras perspectivas³⁴. Resulta paradójico que la mar, el gran espacio de la aculturación, globalización e intercambio cultural de los últimos 500 años, se convierta en clave política en un resorte residual de la cultura europea cuando contiene las claves para entender a Occidente en su relación con el *otro*. Este otro, extranjero, inmigrante, viajero, comerciante, bárbaro o sencillamente distinto, se le ha conocido a través del espacio marino. Son los hombres de mar los que pelearon contra sus propias premisas culturales para hacer un hueco al imaginario del otro y aportar el propio. Resulta ominoso que las culturas marítimas, matrices del encuentro global, queden en el seno de la UE en un segundo plano cuando pueden aportar las claves de la Europa Social porque conocen de primera mano la relación entre civilizaciones. Este aspecto es el trasfondo y el nudo gordiano del Sector.

34. Si el lector desea intercambiar puntos de vista sobre el presente estudio o sobre el Sector Marítimo-Pesquero puede comunicarse con el autor, Dr. Iñaki Martín Bermejo, investigador y titulado Náutico-Pesquero a través del correo electrónico imb_universidad@yahoo.com.