

6

Revista
de Estudios
Marítimos
del País Vasco

ITSASa *m e m o r i a*

Itsas ondarea



Patrimonio marítimo

U·M

UNTZI MUSEOA · MUSEO NAVAL
Donostia · San Sebastián



Gipuzkoako Foru Aldundia
Diputación Foral de Gipuzkoa

ITSAS MEMORIA



Revista de Estudios
Marítimos del País Vasco

GIPUZKOAKO FORU ALDUNDIA • DIPUTACIÓN FORAL DE GIPUZKOA

Diputatu Nagusia • Diputado General
MARKEL OLANO ARRESE

Kultura eta Euskara Departamentuaren Diputatua
Diputada del Departamento de Cultura y Euskera
MARIA JESUS ARANBURU ORBEGOZO

Kultura Ondarearen Zuzendari Nagusia
Directora General de Patrimonio Cultural
MARIA PILAR AZURMENDI ECHEGARAY

ITSAS MEMORIA. REVISTA DE ESTUDIOS MARÍTIMOS DEL PAÍS VASCO

Argitaratzailea • Edita
UNTZI MUSEOA (GIPUZKOAKO FORU ALDUNDIA)
MUSEO NAVAL (DIPUTACIÓN FORAL DE GIPUZKOA)
Donostia-San Sebastián, 2009

Dirulaguntza • Colaboración financiera
EUSKO JAURLARITZA. KULTURA SAILA
GOBIERNO VASCO. DEPARTAMENTO DE CULTURA

Proiektua, zuzendaritza eta koordinazioa • Proyecto, dirección y coordinación
SOCO ROMANO, JOSÉ MARÍA UNSAIN
(AIRU Zerbitzu Kulturalak • AIRU Servicios Culturales)

Aholkularitza Batzordea • Comité Asesor
AINGERU ASTUI, JOSÉ ANTONIO AZPIAZU, MICHAEL BARKHAM,
JOSÉ LUIS CASADO, SELMA HUXLEY, ERNESTO LÓPEZ LOSA,
FÉLIX LUENGO, JOSÉ LLOMBART, JOSÉ LUIS ORELLA, JUAN PARDO,
DIONÍSIO PEREIRA, JUAN ANTONIO RUBIO-ARDANAZ,
JESÚS M^a VALDALISO, AINGERU ZABALA

Idazkaria • Secretaria
ANA IZA

Erredakzioa eta Administrazioa • Redacción y Administración
UNTZI MUSEOA • MUSEO NAVAL
Kaiko Pasealekua, 24 . Paseo del Muelle, 24
20003 Donostia-San Sebastián. Tel. 943-430051
e-mail: mnaval@gipuzkoa.net

Diseinu eta maketazioa • Diseño y maquetación
JAVIER LÓPEZ ALTUNA, JOSÉ MARÍA UNSAIN

Aurreinprimaketa • Preimpresión
IPAR, S.L.

Moldiztegia • Imprenta
LEITZARAN GRAFIKAK

© de la edición Diputación Foral de Gipuzkoa y Airu Z. K.

© de los textos los autores

© de las obras reproducidas sus propietarios

I.S.S.N. 1136-4963

Artikulo bakoitzaren edukia autorearen erantzukizuneko da.
La responsabilidad de los contenidos incumbe exclusivamente a los autores.

Azaleko irudia: Mendieta Ontziola, Lekeitio, 2009

Ilustración de cubierta: Astillero Mendieta, Lekeitio, 2009

El *Trinido*, un barco de bajura de Donostia

Iñaki Olaizola Eizagirre¹, Juan Pablo Olaberria Egiguren²

1. INTRODUCCIÓN

El *Trinido* es un barco que se construyó en 1947 en los astilleros Eiguren de Lekeitio³, por encargo de Teodoro Vaqueriza. Es un barco de bajura, matrícula SS-1282 de la 3ª lista, que hacía, principalmente, la costera de la anchoa y del atún. En 1960 se jubiló su armador y patrón, Teodoro, y el barco se explotó desde principios de ese año, durante casi cuatro años, siendo patrón Eulogio Genova⁴. A finales de 1963, o principios de 1964, Teodoro y su esposa Bitxori vendieron el barco a un armador de Santander, pero el barco siguió manteniendo, como lo ha hecho hasta ahora, el mismo nombre.

Desde entonces tuvo varios propietarios y en 30/8/1995 causa baja definitiva de la actividad pesquera. El 11 de Diciembre de 1995, después de múltiples y dificultosas gestiones realizadas por los gestores del Untzi Museoa-Museo Naval de Donostia-San Sebastián (UM-MN) para la conservación de este barco, entre la Diputación Foral de Gipuzkoa y los propietarios del barco, D. Fernando Mantecón Pérez y D. Fausto Julián Silió Toca, se firma la cesión gratuita del barco a favor de la Diputación Foral de Gipuzkoa, que lo integra en los fondos del UM-MN.

Esta iniciativa es muy importante y se entronca con el propósito del UM-MN de recuperar lo salvable del patrimonio naval vasco que, como describe José María Unsain⁵, incluye la adquisición y protección de una parte sensible del inventario de embarcaciones pesqueras y de otros usos, algunas de las cuales se están restaurando, actualmente, en las instalaciones del astillero Olabe⁶.

El *Trinido*, de manera provisional, se encuentra en las instalaciones de Martín Mujika, en Orio, para su conservación como pieza histórica de museo.

Así pues, el *Trinido* es uno de los pocos barcos de esa época que todavía existe. De hecho, esta circunstancia hace posible que podamos realizar este trabajo, obviándose la posibilidad de realizarlo, tal vez, acerca de barcos más significativos de esa u otra época, pero que, lamentablemente, no existen.

La oportunidad de acceder físicamente a este barco nos brinda la ocasión de conocer cómo es realmente el mismo y cómo es la representación que acerca de ese barco se ha mantenido en las personas que lo conocieron bien, cuando el barco estaba en activo. Pero además, la proximidad que tenemos con Trinidad Vaqueriza⁷, el hijo del patrón y armador que hizo construir el barco, nos brinda la ocasión de tratar de conocer mejor algunos aspectos acerca de cómo eran el muelle de Donostia, y algunas de sus gentes, en esa época en la que el *Trinido* era uno de los barcos representativos del muelle.

También ha sido importante la oportunidad que hemos tenido para recibir información acerca del barco por parte de Eulogio Genova que, como hemos dicho ya, fue el último patrón que tuvo el barco cuando todavía era un barco de San Sebastián.

1. Dr. Ingeniero Naval por la Universidad Politécnica de Madrid y licenciado en Antropología Social por la Universidad del País Vasco/Euskal Herriko Unibertsitatea (UPV/EHU).

2. Ingeniero Naval por el Southampton Institute of Higher Education (Solent University, Southampton, U.K.).

3. Realizada la construcción del casco, el montaje del barco se efectuó en Orio, en los talleres de Tiburcio Arostegi. El puente se realizó en los talleres de Ganboa del muelle de Donostia.

4. Eulogio Genova nació en Orio en 1934 y empezó a trabajar en la mar a los 13 años, según relata él mismo. Vive en Donostia desde 1959, fecha en que se casó con Edurne Emezabal.

5. UNSAIN AZPIROZ, José María: "El Untzi Museoa-Museo Naval y la protección del patrimonio flotante", in *Itsas Memoria. Revista de Estudios Marítimos del País Vasco*, 2, Untzi Museoa-Museo Naval, Donostia-San Sebastián, 1998, pp.483-486.

6. Nos referimos a cuatro de las embarcaciones del fondo del UM-MN que, como consecuencia del concurso de restauración celebrado recientemente por la Diputación Foral de Gipuzkoa, están siendo restauradas en el astillero Olabe de Lasarte. Estas embarcaciones, dos pesqueros y dos gabarras, son: *Germancho* y *Juan María*; *Ala 1* y *Gabarra*, respectivamente.

7. Trinidad Vaqueriza nació en Donostia en 1939 y aunque no trabajó profesionalmente a bordo del barco, siempre, desde que se hizo el barco, estuvo involucrado con el desarrollo de la explotación del mismo. De hecho, llevó la administración del barco y conoce, muy de cerca, muchos asuntos relacionados con el barco y el contexto en que se dio la explotación del mismo. Su actividad profesional la desarrolló en el Banco Guipuzcoano, vive en Donostia y está casado con Ramoni Olaizola.

Los datos precisos del barco, para la definición de su geometría, principalmente, los hemos tomado en las varias visitas que hemos realizado en las instalaciones de Orio, donde se encuentra.

También, un documento muy importante que hemos utilizado al elaborar los planos del barco ha sido la película *Gente de Mar*, cortometraje documental (22 minutos de duración) sobre la costera de la anchoa realizado en 1957 por Carlos de los Llanos. Este documental, conservado por la Filmoteca Vasca, está centrado justamente en el *Trinido*.

Este trabajo acerca del *Trinido* lo hemos realizado tratándolo desde dos distintas perspectivas: por un lado, hemos intentado agrupar en torno a la historia del barco algunos aspectos del contexto en que se produjo la explotación del barco, pero hemos intentado, también, reconstruir la información técnica del barco de manera que nos permitiera, hoy en día, evaluar algunos comentarios que realizan nuestros informantes acerca del comportamiento del barco y, a la vez, posibilitar que, en un futuro, otros investigadores puedan aprovechar el trabajo que hemos realizado y puedan analizar y comparar este barco con barcos de otras latitudes y otras épocas, para lo cual la información técnica que aportamos es imprescindible.

En relación a la contribución que desde la ingeniería naval se podría realizar para el mejor conocimiento de los barcos de cualquier época, es conveniente recordar, sin embargo, que en la trayectoria histórica de muchas profesiones no todas las épocas han aportado el testimonio de una contribución real coincidente con el objetivo de las respectivas disciplinas. Por eso, en relación a este trabajo, y desde la perspectiva de la ingeniería naval, convendría realizar ciertas reflexiones.

Efectivamente, la ingeniería naval no podrá acreditar en relación a los barcos de bajura, que como el *Trinido* y otros muchos desarrollaron durante muchos años una actividad importante, una contribución técnica importante. En relación a estos barcos, hasta muy entrado el final de siglo XX, sin exagerar demasiado se podría decir que la ingeniería naval ha sido un oficio que hemos desarrollado mal los ingenieros navales.

La profesión, tanto en la Escuela Técnica Superior de Ingenieros Navales (E.T.S.I.N.) en Madrid, como los propios profesionales de la época, se interesó muy poco por este tipo de embarcaciones. En la E.T.S.I.N., al menos desde los años 1960, y dudo mucho que anteriormente se hubiera hecho algo diferente, a los barcos construidos en madera no se les prestaba ninguna atención. Es más, ni siquiera se consideraba la madera como un material de construcción naval, ya que todo el esfuerzo académico se organizó en base a las necesidades de la construcción naval, principalmente en los grandes astilleros, cuando el Estado Español era una de las potencias importantes en construcción naval.

Los ingenieros navales⁸, por su parte, no se dedicaron a estudiar cómo eran o debieran ser los barcos de pesca de la época del *Trinido*, ni los posteriores tampoco, y se limitaron, en muchísimas ocasiones, a preparar, y sobre todo “firmar”, unos planos dirigidos, casi exclusivamente, al proceso que requería la Administración, pero que, en general, ni se adaptaban a la realidad del barco en cuanto a formas, dimensiones, criterios de seguridad, etc., ni mejoraban el proyecto que, exclusivamente, se realizaba a través de los conocimientos adquiridos por el personal de los pequeños astilleros donde se realizaban tales barcos.

Sin embargo, recientemente, parece que se puede apreciar un cambio en relación al compromiso de la ingeniería naval en relación a la técnica de los barcos de pesca, y podría decirse que los avances en el diseño de los barcos de pesca, incluso los de bajura, se deben, en parte, a la contribución de la ingeniería naval⁹.

Al realizar este trabajo pretendemos aportar información técnica de cómo es el barco, de cuáles son sus formas, cuáles son sus parámetros hidrodinámicos, cuáles son sus dimensiones reales, algún comentario acerca de su estabilidad y velocidad, etc. En general, nos gustaría aportar información

8. Matizando que el alcance del comentario forzosamente deberá de tomarse con precaución, debido a que se realiza desde el conocimiento general de la cuestión, queremos hacer la salvedad de los comportamientos de los ingenieros navales Paco Lasa, y Quiriko Bontigi –el hijo de Txomin Bontigi, el armador de algunos barcos de Donostia y Hondarribia, que comentaremos más adelante–, que fueron los primeros en interesarse, realmente, por tecnificar este tipo de barcos. Posteriormente, Enrique Lekuona, de Hondarribia, ha sido y es, posiblemente, el ingeniero naval que más ha estudiado este tipo de embarcaciones, y más ha contribuido a su mejora.

9. Estamos pensando en la contribución de muchos ingenieros navales en el diseño de nuevas formas, de nuevas maniobras de pesca, instalación de toberas y bulbos, etc. Muchas de estas innovaciones se han realizado diseñando las formas en canales hidrodinámicos especializados. Así mismo, el estudio del comportamiento del buque en la mar, estudiado también en canales hidrodinámicos, ha servido para mejorar la seguridad y rendimiento de estos barcos. En el caso gipuzkoano, la contribución, entre otros, de Enrique Lekuona, ha sido importante, y ya desde principios de 1970 le recordamos ensayando en el canal de Hondarribia, frente al aeropuerto, modelos de embarcaciones pequeñas, tipo chipironeras.



Trinidad Vaqueriza y Eulogio Genova
en el puerto de Donostia, 2009.
Foto Lorea Txokarro Vaqueriza.

técnica del barco de manera que el mismo pueda ser comparado, por otros estudiosos, con otros barcos de otras épocas, y en su época, con barcos de otros puertos, de otros mares..., para que, de este modo, tal vez, alguien sepa encontrar si los barcos vascos de 1947 tenían características específicas que los hacían diferentes, y si, siendo diferentes, tenían algunas cualidades que los hacían mejores o peores que otros barcos de diferentes puertos. Y esto, sin información técnica, simplemente con fotos, nunca se podría conocer. Por eso, vamos a desarrollar para el *Trinido* los planos que debió tener antes de construirse.

2. EL BARCO

Cuando en 1947 se construyó el *Trinido*¹⁰, este barco era un barco representativo de la pesca de bajura. Sin embargo, el paso del tiempo ha convertido al *Trinido* en un barco pequeño, pero es el antecedente de los barcos de bajura que se construyeron principalmente a partir de los años 1960 y que llegaron en 1980¹¹ a alcanzar tamaños medios de 104 T.R.B. y 398 C.V., sin perjuicio de que alguno de los barcos mayores tuviera 1.200 C.V. y más de 30 metros de eslora. En 1980 la flota de barcos al cerco, entre Bizkaia y Gipuzkoa, estaba constituida por 205 barcos, que daba empleo directo a 3.000 personas, que totalizaban unas capturas de en torno a 50.000 T., y que alcanzaba un valor en subasta de unos 6.000 millones de pesetas.

2.1. Disposición general

Las características principales del barco, según recogemos de la Patente de Navegación¹², son:

Eslora total: 15,75 m.	Arqueo total: 28,37 Tons.
Manga: 3,70 m.	Descuentos: 10,73 Tons.
Puntal: 1,80 m.	Neto: 17,64 Tons.
Potencia instalada: 50 C.V.	Folio: 1282 8 -3ª Lista de San Sebastián

10. Con anterioridad al *Trinido*, hasta el año 1947, la familia Vaqueriza, Trinidad y su hijo Teodoro, tuvieron el *Santa Teresita de Jesús*.

11. Los datos que hemos utilizado los hemos tomado del informe *Rentabilidad de la flota vasca de bajura*. San Sebastián, 1983, p. 21. Hemos tomado esta fecha, además, porque para la pesca de bajura podría ser un año representativo del gran potencial que alcanzó esta flota.

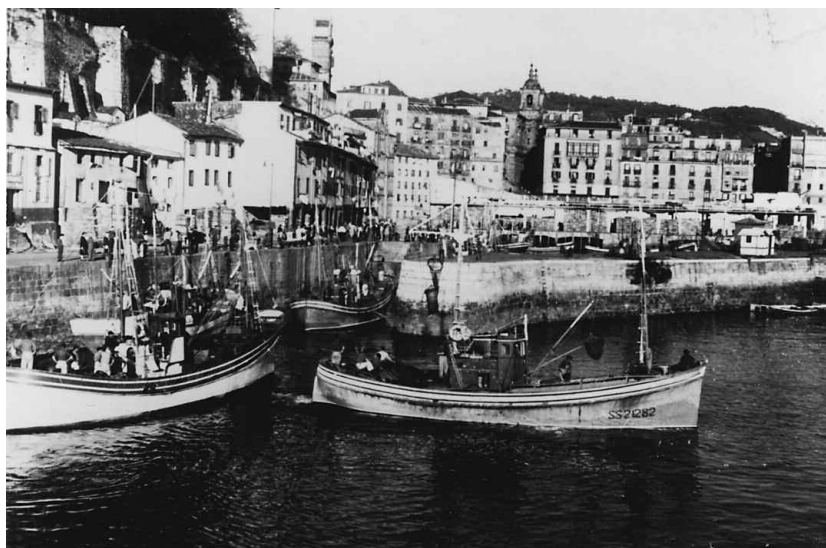
12. Las denominaciones de los datos de arqueo, aunque incorrectas, y los datos que aportamos, los hemos obtenido de la Patente de Navegación del barco, extendida en Madrid, el 29 de Agosto de 1955, por Leopoldo Boado y firmada, también, por el Ministro de Comercio, Arburua, y ratificada por la firma de Franco.



El Trinidad, pesquero de superficie construido en 1947 por P. Eiguren en Lekeitio. Foto Trinidad Vaqueriza.



El Trinidad saliendo del puerto de Donostia. Agosto, 1963. Foto Trinidad Vaqueriza.



*El Trinidad en el puerto de San Sebastián.
Foto Trinidad Vaqueriza.*



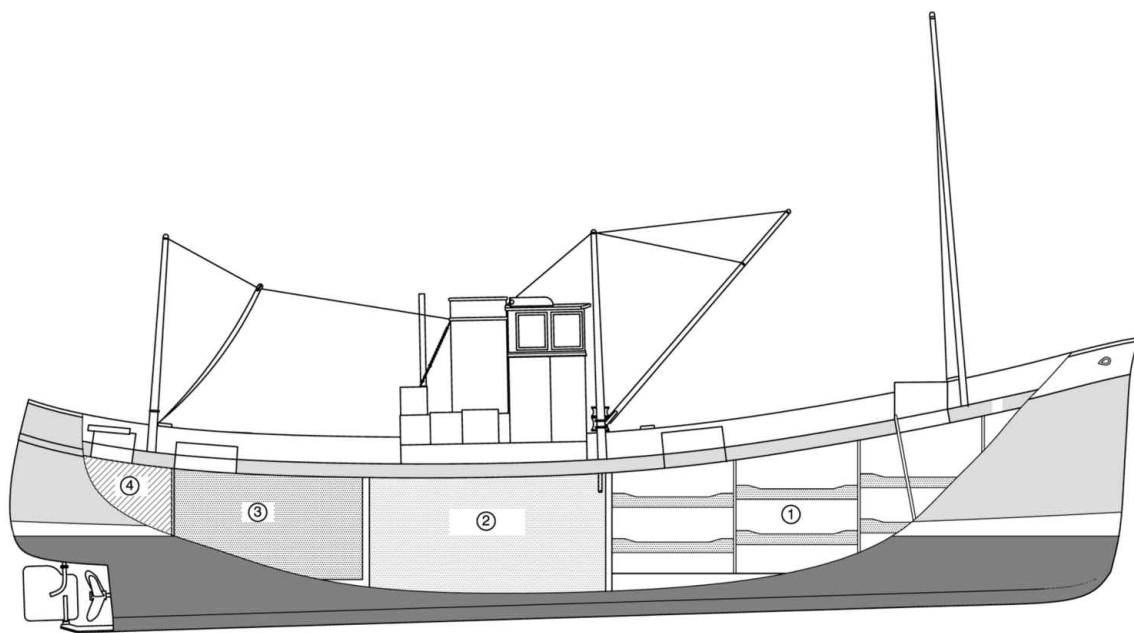
*El Trinidad en el varadero del puerto de Santander en 1994. En 1967 la embarcación fue vendida a Salvador Corona, pescador, vecino de Cudón (Cantabria). Sometido a diversas reformas terminó su vida activa como pesquero en Santander el 18 de agosto de 1994, siendo Fernando Mantecón y Fausto Julián Silió sus últimos propietarios.
Foto J. M. Blázquez. Archivo Untzi Museoa.*



El Trinidad el 19 de diciembre 1995 a su llegada al puerto de San Sebastián para integrarse en los fondos del Untzi Museoa. Actualmente se conserva a cubierto, en un almacén de Orio, a la espera de una restauración que recomponga su configuración inicial. Foto archivo Untzi Museoa.

A modo de presentación de cómo era el *Trinido*, diremos que “es una embarcación cubierta con estructura de cuaderna aserrada y líneas tradicionales, proa recta y popa tipo trainera, características un tanto inusuales para pesqueros de estas dimensiones en los años finales de la década de los 40 (...). El armazón es todo de roble, excepto la quilla que es de eucalipto, con las cuadernas muriendo en el trancanil, también de roble, que bordea todo el perímetro de la cubierta (...). La tablazón es de pino en la cubierta y en el forro con clavazón de acero galvanizado y estopa de algodón”¹³.

Verificadas las dimensiones reales del barco, hemos obtenido las siguientes: Eslora total¹⁴: 16,30 m.; Manga¹⁵: 3,73 m.; Puntal¹⁶: 1,90 m.



Disposición general en los primeros años de existencia del *Trinido*: 1) sollado (seis literas a babor y seis literas a estribor), 2) sala de máquinas (tanques de gasoil laterales), 3) nevera, 4) pañol de popa.

En el plano de disposición general que mostramos a continuación, se puede apreciar la distribución interior del barco tal como era en el momento de su construcción.

En este plano, dibujado según describe Trinidad Vaqueriza y ratifica Eulogio Genova, se aprecia que la distribución del *Trinido* era: sollado a proa con una capacidad para 12 literas, sala de máquinas en el centro, con litera para el motorista, en la banda de estribor, nevera a popa, y más a popa todavía un pañol donde había también dos literas. Esta configuración coincide plenamente con la que muestra Arbex¹⁸ en relación a una bonitera construida en 1945.

Respecto a la jarcia, al objeto de no perjudicar demasiado la estabilidad del barco, según era deseo de Teodoro Vaqueriza, los palos eran muy pequeños.

En la película *Gente de Mar* se puede apreciar que el barco tiene tres palos de madera:

13. APRAIZ ZALLO, Juan Antonio: “Las embarcaciones del Untzi Museoa-Museo Naval: estudio del patrimonio naval recuperado”, *Itas Memoria. Revista de Estudios Marítimos del País Vasco*, 2, Untzi Museoa-Museo Naval, Donostia-San Sebastián, 1998, pp. 487-505, menciona que estas características, y principalmente hace alusión a las formas de popa, resultan un tanto inusuales para este tipo de barco en la década de 1940. Sin embargo, lo veremos más adelante, junto al *Trinido*, en el mismo año, se construyeron otros dos barcos casi iguales: *Kirikio*, de Donostia y *Corazón Santo*, de Orio. En cualquier caso, sí es cierto que las formas del *Trinido* eran, todavía, una continuación de las formas de las traineras, que con el tiempo evolucionaron a formas más adecuadas al medio de propulsión, como queda acreditado en diversos estudios. En relación a Juan Antonio Apraiz, antes de describir cómo era y cómo se construyó el *Trinido*, queremos hacer un reconocimiento al trabajo realizado por este autor. La descripción, escueta pero sustantiva, que realiza del *Trinido*, y de otros barcos recuperados también por UM-MN, nos ha sido de mucha valía. Además, nos hemos podido beneficiar de su conocimiento, entusiasmo y cariño por los barcos y la historia de la pesca en Euskal Herria. Nuestro agradecimiento más sincero.

14. Medida desde los puntos extremos de proa y popa.

15. Medida fuera de forros, en la cuaderna maestra (no incluye el cintón). Hemos tomado como cuaderna maestra la sección en el punto medio de la eslora total, esto es, la sección a 8,15 m. desde el extremo de popa.

16. Medido desde el canto alto de la quilla, en el forro exterior, al trancanil.

18. ARBEX, Juan Carlos: *Arrantzaria*, Petronor, Bilbao, 1984.

El palo de proa¹⁹, que era el mayor de los tres, tenía una altura de 7,5 m., y estaba fijado al casco por medio de cuatro obenques, dos a cada banda. Al objeto de usarlos como peldaños para subir hasta el tope del palo, en los obenques de la banda de estribor iban sujetos, seis travesaños de madera.

El palo central, situado a proa de la tosta adosada al frente del puente, tenía una altura de 3,5 m., y a 80 cm. de su base se situaba la coz de un pescante de 4,5 m. de longitud. Longitudinalmente iba anclado al techo de la chimenea por dos cadenas, una a cada banda, y al objeto de darle estabilidad transversal utilizaba una cadena, desmontable, sujeta a la amurada.

El palo de popa, situado a la popa de la última tosta, se apoyaba en un tintero sobre la cubierta. Para sujetarlo, disponía de un estay fijado a la chimenea, sobre el que había una pasteca, a la altura de la escotilla de la nevera. Tenía una altura de 3,5 m., y adosado a él, un pescante de otros tres metros.

El puente de gobierno era de madera, y el *Trinido* mantuvo el mismo puente hasta que se vendió. Como era habitual en la época, era muy pequeño, pues su planta tenía una superficie aproximada de 1 m², y estaba colocado sobre una plataforma metálica, que era parte del guardacalor. En su perímetro lateral y delantero tenía cinco ventanas de guillotina y una única puerta en la banda de babor. A popa, y en la banda de babor, tenía, para facilitar la visión a popa, una ventana fija, no practicable.

Según narra Trinido:

"El puente lo hizo un carpintero en San Sebastián, un tal Alejandro, se llamaba. El apellido no me acuerdo. Lo hizo donde Ganboa. Mi padre tenía verdadera obsesión de que el barco no tuviera volumen fuera. Por eso, ni le quiso poner los palos, ni nada, y el puente, también, relativamente chiquito, pequeño, por eso de la estabilidad. Luego, cuando al meterle ya el gonio²⁰, y luego la sonda no encajaban en el puente..., pero así siguió hasta que después, los dueños nuevos, le cambiaron el puente".

A proa del puente, hacia la banda de babor, disponía de un cabrestante, o maquinilla, de dos cabirones, arrastrado por una toma mecánica situada a proa del motor principal.

El guardacalor era de acero, de 0,70 m. de altura. La sección transversal era curva, y a modo de lumbreras disponía de dos puertas correderas laterales. Sobre este guardacalor, accesible por la parte de popa, el barco tenía un fogón que quemaba carbón.

En el año 1951, sufrió diversas transformaciones que consistieron, principalmente, en el cambio del motor principal: Se le colocó un motor Unanue de 100 C.V. y una nueva línea de ejes y hélice, adaptadas a esa potencia²¹. Estas transformaciones se realizaron en talleres Arostegi de Orío.

Algunos años después, pero antes de 1957, se habilitó un vivero para la pesca del atún con cebo vivo. Inicialmente, este vivero fue un elemento postizo del barco²². Era un depósito de madera que se colocaba sobre la cubierta, a proa del puente, y de muy pequeña capacidad. Al comentar Trinido cómo era el vivero que ellos utilizaban, dice:

"Bueno, la cacea seguía, pero se empezó también con el cebo vivo, que se fue empezando al imitar a los de Iparralde²³, a los de San Juan de Luz, que empezaron antes que estos; tanto así, que los viveros no existían, y entonces se improvisaron, unas barricas, unas barricas que iban, en el nuestro, por ejemplo, solamente una barrica, en proa, pegando al puente, lo más cerca posible, con una capacidad de muy pocas arrobas de anchoa..."

También nos comenta cómo y dónde se guardaba este vivero:

19. Inicialmente, lo apreciamos a través de una fotografía anterior a esta película, el palo de proa era desmontable, y se colocaba para la pesca de la anchoa. Iba situado adosado, mediante un aro de acero y unas cuñas de madera, a un soporte vertical de madera que atravesando la cubierta se apoyaba en la sobrequilla del barco. Este palo no disponía de jarcia fija y la de labor era, simplemente, un amantillo.

20. En la película *Gente de Mar*, se aprecia cómo, para instalar el gonio, se hizo una especie de cajonera cúbica, a popa del puente, de aprox. 60 x 50 x 40 cm. El comentario y la localización de la cajonera en la foto los hacen, conjuntamente, Trinido y Eulogio. La sonda se colocó después, en 1960, y la adquisición de la misma queda reflejada en la contabilidad.

21. Posiblemente, el rebaje que se aprecia en el codaste y que comentaremos más adelante, se realizó con ocasión del cambio de motor, para poder incorporar una hélice de mayor diámetro.

22. En el artículo de Marc Larrarté se aprecia, en una de sus fotografías, cómo se ha instalado un vivero cúbico de aproximadamente 60 cm. de lado ("Le parcours exemplaire d'un pêcheur basque: Jesús Larrarte Lecuona", in *Itsas Memoria. Revista de Estudios Marítimos del País Vasco*, 3, Untzi Museoa-Museo Naval, Donostia-San Sebastián, 2000, p. 496).

23. Efectivamente, en el artículo de Manex Goyhenetche "La pêche maritime en Labourd: survol historique", se informa cómo en el año 1935 un armador de Donibane Lohitzun propone que se realice la pesca del atún con cebo vivo, a la manera que esta especialidad ya había empezado a funcionar en California. Las primeras experiencias se hicieron después de la II Guerra Mundial, en el año 1947, por medio de dos barcos de Donibane Lohitzun, pertenecientes a la empresa "Entreprises Maritimes Basques" y pronto esta experiencia fue copiada por pescadores de Gipuzkoa y Bizkaia (in *Itsas Memoria. Revista de Estudios Marítimos del País Vasco*, 3, Untzi Museoa-Museo Naval, Donostia-San Sebastián, 2000, p. 160).

"Ya te digo, primeramente la barrica esa que, después, cuando se terminaba la costera se quitaba y se guardaban en la Kai Arriba, amontonadas. Los perchales, también, se guardaban allí, junto a Aita Mari."

Pronto, este vivero postizo se sustituyó por uno estructural, de madera, situado a proa del mamparo de máquinas y quitando espacio al sollado. En relación a este vivero, Eulogio recuerda que:

"El vivero de proa era ovalado para que la anchoa circulara mejor. Lo hizo Manso, de Aginaga, que se dedicaba a hacer barricas de sidra. Por eso, al vivero lo llamaban 'la barrica'."

Todos estos comentarios que hemos transcrito muestran que el conocimiento que Trinidad y Eulogio tienen del barco es muy importante, y muchas de las descripciones que realizan las podemos apreciar en el fotomontaje que hemos realizado a partir de dos fotogramas de la película *Gente de Mar*, según recogemos en la fotografía siguiente:



Imagen del Trinidad. Imagen obtenida a partir del montaje de dos fotogramas de la película, Gente de Mar, 1957.

Continuando con las transformaciones realizadas en el barco, en 1960, para completar de adecuar el barco para la pesca del atún con cebo vivo, se construyeron dos viveros a popa, adaptando y ampliando en eslora la parte trasera de los tanques de gasoil, cuya cabida quedó reducida. La capacidad de estos viveros era muy pequeña, aproximadamente unos 1.000 litros cada uno, y no estaban aislados de los tanques de combustible por ningún *cofferdam*. La instalación de estos viveros traía aparejada la necesidad de cambiar el grupo auxiliar. Por eso, Trinidad recuerda que:

"Entonces ya se empezó a poner los auxiliares. Era un motor pequeño, recuerdo que era un BEAL, hecho en Zumaia. Tendría unos doce caballos y tenía un solo cilindro, que se arrancaba a mano, con manivela. Después, a la vista de que esta pesca iba 'in crescendo', se cambió el motor, bueno, el motor se cambió antes que los viveros, y luego se hicieron los viveros fijos, abajo. Tenía uno en proa²⁴, quitando espacio al sollado, y dos de chapa en popa²⁵, pero quedó muy poca nevera, pero como entonces, normalmente se pescaba muy cerca, al cebo vivo..."

También en 1960, se realizaron las siguientes transformaciones:

- Instalación de un grupo auxiliar, marca Beal, de 12 C.V., fabricado en Zumaia. De la contabilidad del barco se obtiene que el importe²⁶ pagado por el motor fue de 29.015 Pts. Además, se pagó a talleres Arostegi de Orio el importe²⁷ de 22.584 Pts. el 20 de Septiembre de 1960 por las reparaciones realizadas. La dinamo fue suministrada por Industrias Electromecánicas Inema y costó 8.288 Pts.
- Instalación de una Sonda. Fue suministrada por Irgar, S.L.²⁸, y el coste fue de 102.500 Pts.
- Modificación del guardacalor. Al objeto de ampliar la cabida del mismo se construyó, también en talleres Arostegi, un guardacalor más alto que modificaba además la silueta del barco. En el costa-

24. En la película *Gente de Mar* ya se aprecia cómo el año 1957 el barco disponía del vivero de proa, pues en la misma se ve la escotilla del mismo.

25. Los dos viveros de chapa se instalaron en 1960.

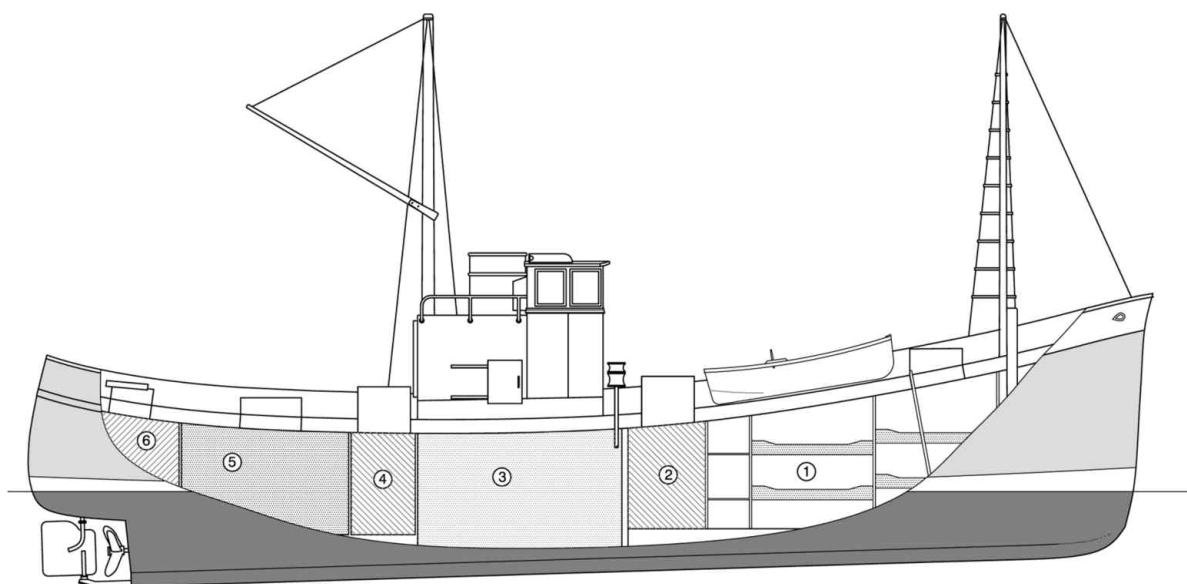
26. La obra se realizó en Octubre de 1960 y el pago se hizo en tres partes: 10.000 Pts. el 25/10/1960; 10.000 Pts. el 20/11/1960; y, finalmente, 9.015 Pts. el 27/12/1960.

27. Los pagos se realizaron: 4.144 Pts., el 24/11/1960; 4.144 Pts., el 24/12/1960.

28. Los pagos se realizaron: 50.000 Pts., el 24/12/1960; 25.000 Pts. el 30/1/1961; 25.000 Pts., el 30/4/1961; 2.500 Pts., el 3/6/1961. Para destacar la importancia del coste de la sonda, recordamos que el coste total del consumo de gasoil el año 1960, fue de 40.855 Pts.

do se situaban las lumbreras de máquinas, y a popa, en la banda de estribor se situaba una puerta de acceso a su interior. En ese espacio se colocó una cocina de gasoil, sustituyendo la de carbón.

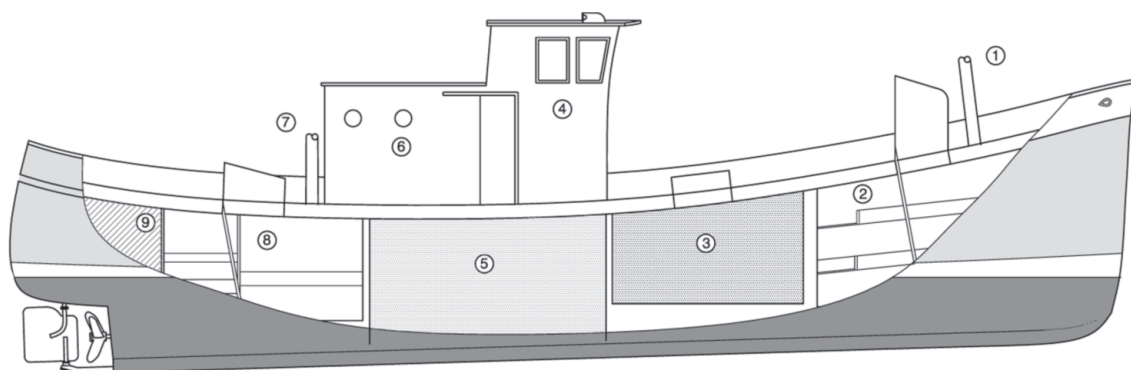
En el plano siguiente se muestra la distribución que tenía el barco tras instalarle los viveros y cambiarle el guardacalor.



Disposición general en la etapa posterior a las transformaciones realizadas en el barco en 1960: 1) sollado (cuatro literas a babor, cuatro a estribor y dos contra el mamparo de popa del sollado), 2) vivero de madera, 3) sala de máquinas (tanques de gasoil laterales), 4) viveros metálicos (uno por banda), 5) nevera, 6) pañol de popa.

Posteriormente, en 1963/1964, el barco se vendió a Santander y las transformaciones realizadas en el mismo, a partir de esa fecha, según relata J.A. Apraiz (1998:493), fueron las siguientes: “En el año 68, y tras su venta a Santander, fue dotado de virador para la red de cerco y nuevos mástiles, y hacia el año 69 los viveros para el cebo vivo fueron eliminados para dar mayor volumen a las bodegas-evera. En diciembre de 1972 fue equipado de un nuevo motor BARREIROS de 128 C.V., y al comienzo de la década de los 80, el puente de gobierno fue transformado para adoptar la forma que tiene aún hoy en día, siéndole instalada también una barandilla metálica. Igualmente, a finales de 1985, y en los astilleros SOLANA de Santander, se llevó a cabo un nuevo cambio de motor principal con la incorporación de un propulsor RENAULT de 174 C.V., y además se procedió a transformar la bodega de popa en rancho para la tripulación”.

Actualmente, de acuerdo a la inspección que hemos realizado a bordo, la disposición general del barco, es la siguiente:



Disposición general en la etapa posterior a la venta a Santander, que se mantiene actualmente: 1) mástil de proa (cortado sobre la cubierta), 2) sollado (dos literas a babor, dos literas a estribor y una litera atravesada contra el mamparo de popa), 3) bodega nevera (aislada y compartimentada para la estiba del pescado en cajas), 4) puente, 5) sala de máquinas (tanques de gasoil laterales), 6) cocina-comedor, 7) mástil de popa (cortado sobre la cubierta), 8) sollado popa (dos literas y estanterías de estiba), 9) pañol de popa (acceso desde la cubierta condenada). Acceso desde el sollado de popa.

En relación al uso a que se destinó el barco como consecuencia de una nueva venta del mismo, sabemos que “en diciembre de 1973 fue adquirido (...), para ser empleado durante todo el año en la pesca mediante palangres, aunque, circunstancialmente, también llevaban a cabo la captura de túnidos a la cacea, merluza a caña, y verdel con aparejos de mano, contando para ello con una tripulación de seis a siete marineros (...).” (Apraiz, 1998:493-494). Se puede apreciar que la especialidad que realiza este barco, que sigue llamándose *Trinido*, es muy diferente a aquella que inició Teodoro en 1947, cuando la pesca de la anchoa y de túnidos era la especialidad principal del barco.

2.2. La construcción del barco

En base a la información obtenida en la inspección que hemos realizado al barco³¹, en los planos siguientes hemos recogido diversos detalles constructivos que comentamos a continuación:

- La cubierta es de pino construida en tracas curvas paralelas al trancanil³², de 3,5 cm. de espesor y 7,5 cm. de anchura. De esta manera, el afinamiento de las tracas para asumir las formas de la cubierta se realiza en la zona de la crujía, y esta solución da mayor solidez al barco debido a que la delicada zona del trancanil queda más reforzada al eliminar de ella los cuchillos del afinamiento de las tracas. En los extremos de proa y popa, debido a la fuerte curvatura del trancanil, la unión de las tracas con el trancanil se realiza mediante afinamientos de estas tracas en forma de cuchillo, sobre el trancanil. El trancanil está hecho con piezas de unos tres metros de largo, con uniones rectas, a excepción de las últimas uniones a proa y popa realizadas con escarpe en rayo de Júpiter, sin dado.

- La amurada del barco está realizada con barraganetes de roble de 100 cm. de longitud, adosados a las cuadernas que atraviesan el trancanil. El forro de la amurada es de madera de pino de 3,5 cm. de espesor y está rematada por la tapa de regala de 17 cm. de anchura y 4,5 cm. de espesor. La tapa de regala está construida en tres piezas y las uniones longitudinales están realizadas en “escarpe”.

- El forro del barco es de pino, pino que *Trinido* recuerda que era de pinotea y que provenía de un convento de Rentería. Las tracas son de 3,5 cm. de espesor y la anchura de las mismas es variable, oscilando en 23 cm. en la más ancha a 10 cm. en las más estrechas. Las tracas del forro, en la obra viva, tienen las formas y dimensiones habituales (aprox. 22 cm. de ancho), mientras que las tracas de la obra muerta son muchas e inusualmente estrechas. Esta circunstancia corroboraría el origen del material utilizado.

- Las cuadernas están espaciadas cada 32 cm. En la sección maestra se aprecia que el escantillonado de las mismas es de 10 x 6 cm. En la parte central del barco las cuadernas son dobles, adosadas una mitad sobre la otra, enlazadas con varengas simples, y están construidas en dos piezas por banda. En los finos de proa y popa las cuadernas no son dobles. Están construidas por dos mitades, cada una en una sola pieza, unidas por una varenga. Estas cuadernas son de ancho constante (6 cm.) y altura variable (Disminuyendo la altura desde la base de la cuaderna hacia el trancanil).

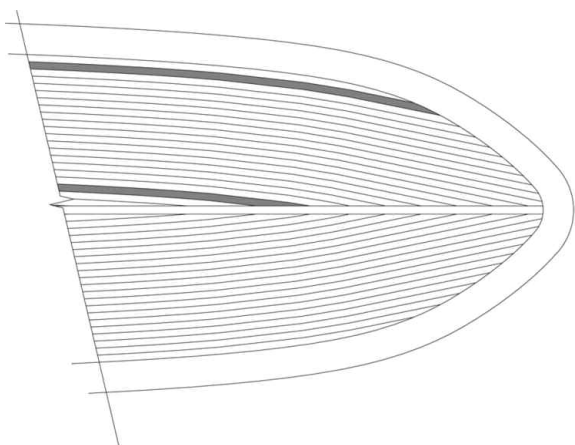
- El vano del codaste, que en el diseño inicial tenía unos 90 cm. de altura, según se desprende de la línea de alefriz del barco, fue en alguna ocasión del pasado ampliado por medio de un rebaje practicado en la parte superior del codaste, para poder así instalar una hélice de 96 cm. de diámetro y cuatro palas. El timón está poco compensado y es de chapa de acero de 12 mm. de espesor y está parcialmente reforzado por un nervio de acero. La coz del codaste es de acero, construida por una llanta, prolongación de la parte baja del refuerzo de la quilla, y un perfil en U, invertido.

- La quilla de eucalipto, tiene una sección de 22 cm. de alto por 14 cm. de ancho y es recta en toda su longitud sin que se haya podido apreciar la curvatura que *Trinido* recuerda que tenía el árbol que seleccionaron.

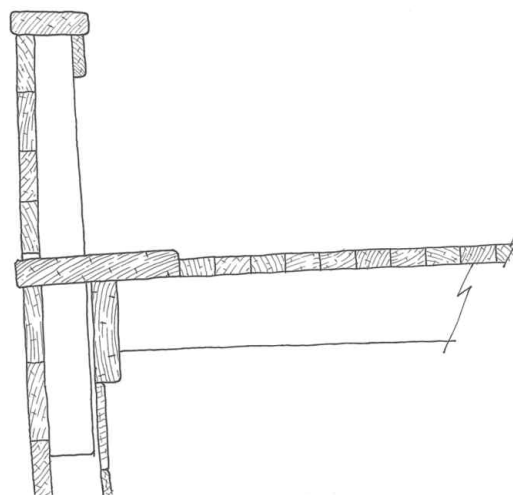
Por el comentario realizado por *Trinido* se desprende que se utilizó tras un periodo de secado muy breve, ya que la construcción del barco se hizo en un corto periodo. Tiene un refuerzo longitudinal en forma de “U” de 6 metros desde la coz del codaste hacia proa. A partir de ese punto, el refuerzo,

31. Debido a que, actualmente, el barco está, salvo en el pañol de popa, totalmente forrado, no resulta fácil apreciar algunos detalles de construcción, sin utilizar prácticas destructivas.

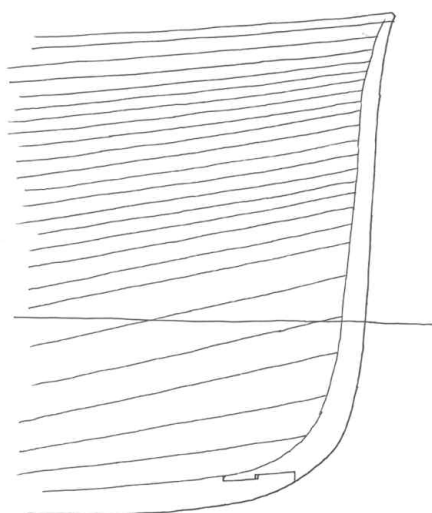
32. La construcción de la cubierta con tracas paralelas a la crujía del barco es una solución más frecuente en los barcos de esa época. Sin embargo, esta alternativa ocasiona que todas las tracas de cubierta terminen en forma de cuchillo en su encuentro con el trancanil. Otra solución, que resulta mejor pero es más laboriosa, consiste en prolongar las tracas dentro del trancanil, practicando un rebaje en el mismo.



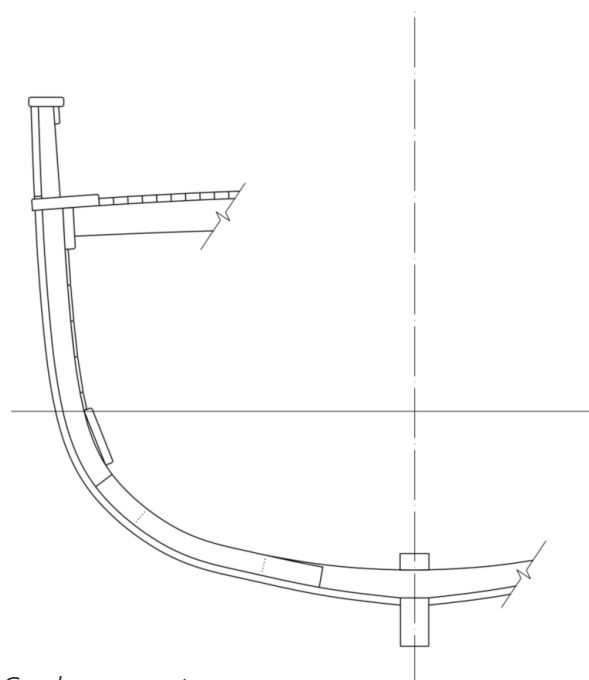
Detalle de Cubierta



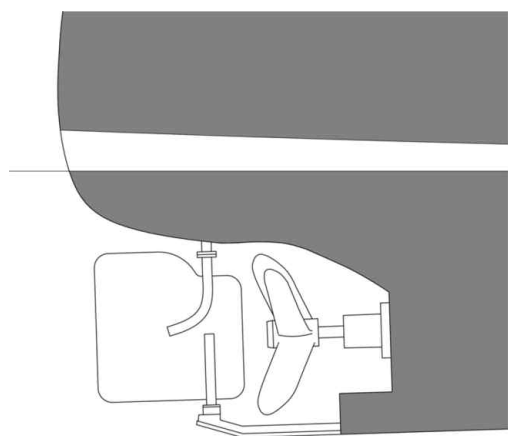
Amurada



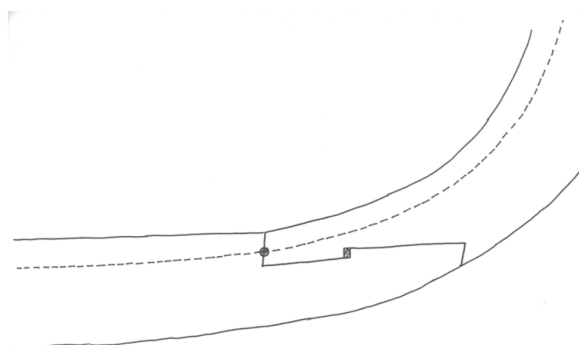
Detalle del forro



Cuaderna maestra



Codaste



Detalle escarpe pie de roda

también en forma de “U”, es de menor escantillón. El pie de roda va forrado con chapa de acero en forma de “U”, pero abierta. La unión entre la quilla y la roda se realiza mediante un escarpe, en forma de rayo de Júpiter con dado³³.

- La sobrequilla³⁴ sobre las varengas tiene unas dimensiones 8 cm. de canto por 14 cm. de ancho y 10 m. de longitud. La estructura longitudinal, además de la quilla y sobrequilla, está constituida por un durmiente, sobre el que apoyan los baos de 20 cm. de altura por 5 cm. de espesor, y un palmejar de 28,5 cm. de altura por 4 cm. de espesor.

Al comentar cómo era el barco y cómo se construyó, Trinidad recuerda que:

“Recuerdo, sobre todo, cuando fuimos a escoger lo que iba a ser la quilla del barco. En aquél entonces estaban encargados en ese mismo astillero, tres barcos: Además del nuestro, otro de San Sebastián, el que iba a ser luego el Kiriko, y el Corazón Santo, de los que tenían el Mendibeltz, y que era el barco anterior, que era de Orio. Entonces, los tres patrones fueron, y yo con ellos, a un bosque de Aia, del municipio de Aia, a escoger la quilla. Recuerdo que fuimos tanto el patrón del Mendibeltz, Rufino González de Txabarri, el del San Francisco, que fue el anterior al Kiriko, Joxe Landa, el padre de Mari Carmen Landa, “Joxe Draga” se le llamaba..., y fuimos, pues eso, cada uno pues... Recuerdo que mi padre vio que el eucalipto aquél tenía al final una forma así (...), que iba a servir para la roda, y dijo: pues éste. Y así fue el escoger de la quilla y hacerle una marca³⁵.

Después, lo de la entablación (...), también recuerdo que en aquél entonces, por lo menos, se le daba mucha importancia que fuera de pinotea, por lo de la resina. Y entonces, no sé cómo, quedó mi padre que había la posibilidad, por lo menos para el forro, para la obra viva, en un convento, en un convento de Renteria; la tarima de aquél convento se utilizó para darle los fondos al barco.

(...)

Para aquel entonces, no solamente el nuestro, sino los que se hacían en ese astillero, tenían un aire más bonito, tenían bastante abanico en las amuras. Hacían barcos bonitos, en aquél entonces. No creo que hizo muy grandes, grandes no. Más que en ese astillero, grandes se hacían en Ondarroa y en Bermeo, mayores barcos. Porque de los tres que he dicho que escogimos las quillas, el Kiriko era el más barco, un poco más que el nuestro, y el de Orio, un poco menos que el nuestro. Ahora..., eran barcos bonitos, porque eran..., no eran, vamos a decir, fuertes..., eran estilizados. Y ¿por qué eran estilizados? Pues yo creo que era por economía. Se quería aprovechar con poco caballaje (...), por de pronto, nosotros aprovechamos el motor del Santa Teresita de Jesús, que era el barco anterior, que era mucho más pequeño, que era un motor de 50 caballos, que hoy en día parece increíble porque 50 caballos tiene una chipironera, hoy en día. No sé si son los mismos caballos, pero así es.”

Encontrar una madera adecuada para la construcción de un barco siempre ha sido una cuestión muy importante. Posiblemente, en el año 1947, época en la que escaseaba de todo, la opción preferida para la construcción de la quilla hubiera sido el roble, sin embargo en este caso la madera utilizada fue el eucalipto, que en la jerarquía de prioridades se situaba por detrás del propio roble y del haya.

Otra expresión que utiliza Trinidad y a la cual queremos extraer significado, es la mención que hace de: *“Y así fue el escoger de la quilla y hacerle una marca.”*

Porque la referencia a “escoger y marcar el árbol” para la construcción de la quilla no significaba la tala inmediata del árbol, la cual se supeditaba a la fase de luna más conveniente. Además, el tratamiento de la madera, si bien el episodio que a continuación narramos no es aplicable a nuestro caso, requiere unas determinadas prácticas basadas en el conocimiento de la profesión a lo largo de muchos años, pues “el tronco de roble o de eucalipto, guardado bajo el agua de la ría durante años, de sección cuadrada o rectangular, servirá de quilla de una sola pieza. Normalmente, esta quilla se refuerza con un larguero metálico en forma de <<U>>, al tiempo que se le practican las tallas necesarias donde alojar las cuadernas”³⁶.

- Los colores del *Trinidad* se mantuvieron los mismos mientras el barco fue un barco donostiarra. Luego, cuando se vendió a Santander, lo pintaron con otros colores.

33. La misión del dado consiste en alojar una cuña de manera que presione el frente del escarpe con la quilla, por un lado, y la roda, por el otro.

34. Debido a que a lo largo de casi toda la eslora del barco los fondos no son accesibles, porque interiormente el barco está forrado, no nos ha sido posible obtener información a cerca de los detalles de construcción.

35. Se hacía una marca pero la tala se hacía poco después, en función de la fase de la luna.

36. ARBEX, Juan Carlos: *Arrantzaria*, Petronor, Bilbao, 1984, p. 85.

Cuando hemos preguntado a Trinidad cómo se pintaba el barco, y otras cuestiones relacionadas con esto, como el luto, por ejemplo, nos ha dicho³⁷:

"Pues estaba pintado..., recuerdo perfectamente: Empezando por el casco, el casco era azul, un azul no oscuro, más bien claro, con la línea de flotación blanca, blanca de proa a popa; después, la obra muerta -que llamamos-, es decir desde la cubierta hasta el cairel, esos 50 o 60 centímetros, eso estaba de blanco, con dos marcas grabadas³⁸ negras. El barco ya traía esas dos marcas grabadas; y después, el puente de un color arena, un beige arena; el guardacalor verde y la chimenea en rojo vivo, y la parte de arriba de la chimenea negra, con dos aros blancos; la cubierta de verde.

(...)

El anterior, el Santa Teresita, había sido verde. Iba éste, concretamente, exactamente igual que el de nuestros primos de Elantxobe, el Libe. Fue queriendo."

Respecto a quién eligió el color del barco: *"Yo creo que fui yo mismo. En eso mi padre me dejaba elegir esas cosas ... La ama no intervenía en esas cosas. No, la madre no."*

Una cuestión que por su significado antropológico nos interesaba conocer consistía en saber si, cuando se construyó el *Trinido*, los barcos, cuando fallecía el armador o un familiar allegado, se pintaban de negro, de luto³⁹.

"Sí, sí. Por ejemplo, el Santa Teresita, el anterior nuestro, había sido verde, y cuando murió mi abuelo, de negro. También me acuerdo, no me acuerdo del nombre, pero cuando murió alguien..., la chimenea.... Recurrieron a la chimenea, pintada de negro, por el luto de alguien."

2.3. Las formas del barco

Al recordar las formas del barco y los comentarios que el barco suscitaba en el muelle, Trinidad ya ha comentado que era un barco estilizado, y dice:

"Los tres barcos era iguales de forma, las popas eran iguales, y eran muy buenas, sobre todo para la cacea. Lo que pasa es lo que he dicho: el Kiriko era más barco todavía y daba sensación de más tripa, pero las popas eran del mismo diseño.

(...)

Sí, sobre todo para la cacea. En el caso del atún se le daba mucha importancia a eso. Y es más, no sé si era algo de leyenda, o lo que sea, pero había barcos que tenían fama de ser caceros. Yo recuerdo, en San Sebastián, concretamente, una merlucera, más moderna, y que se hizo bastante más tarde, no recuerdo en qué astillero, pero tenía fama de ser muy cacero, el barco aquél. Era de los de la Pantxika, del restaurante, era el Carmen, primero o segundo, no sé..., pero tenía fama de ser cacero."

El plano de formas y curvas hidrostáticas

Para conocer cómo son las formas del barco, en el sentido que utiliza el ingeniero naval, hemos medido, en su ubicación actual en Orio, sus dimensiones reales y hemos realizado la cartilla de trazoado. Con estos datos, hemos delineado el plano de formas y las curvas hidrostáticas del barco.

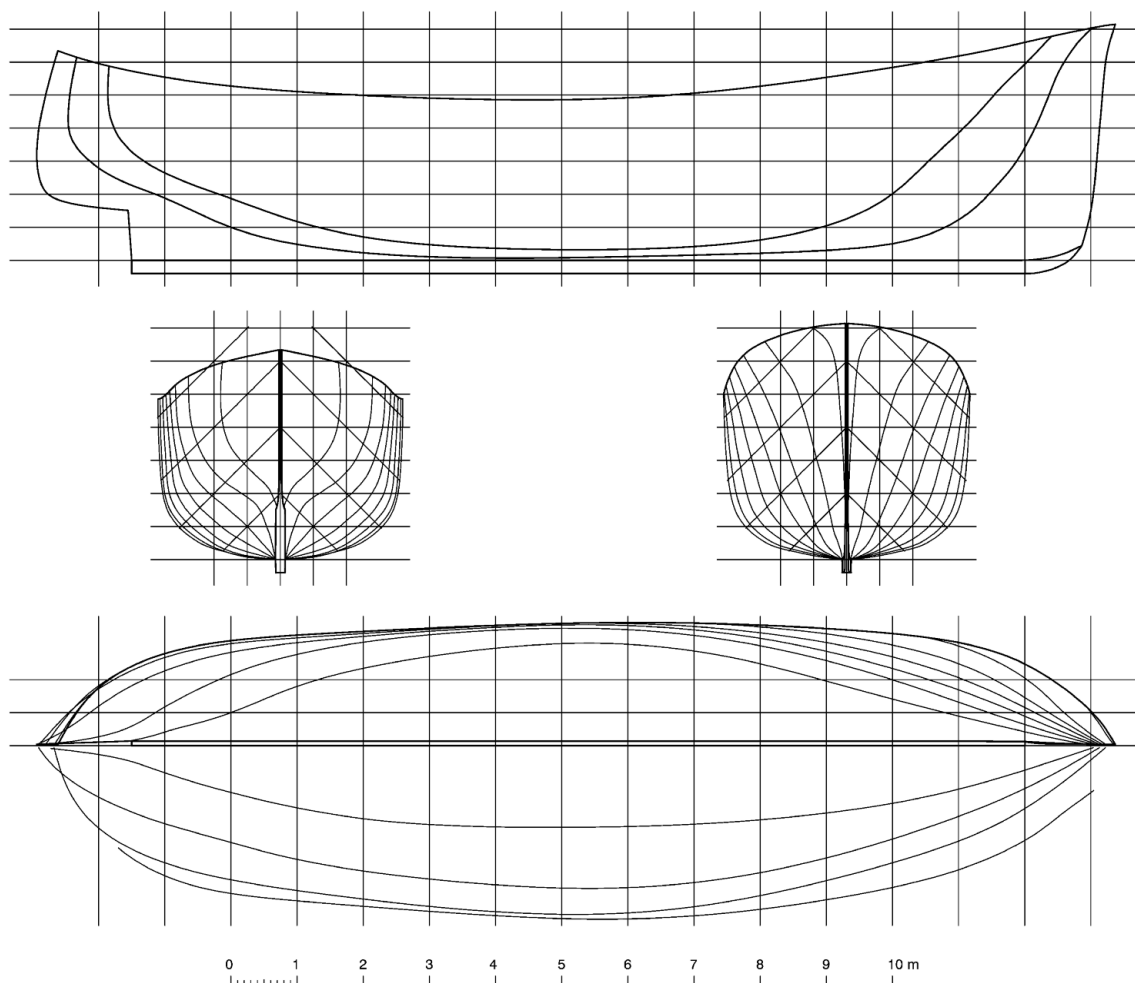
Estos planos son muy importantes porque a partir de ellos se puede obtener toda la serie de datos geométricos que informan acerca de los parámetros técnicos que definen esa carena, para el estudio de: estabilidad, resistencia hidrodinámica, balance y cabeceo del barco, proyecto de la hélice y el timón, comportamiento del barco en la mar, etc. Entre otros coeficientes, hemos obtenido los siguientes: Curva de volúmenes (∇) y desplazamiento (Δ), coeficiente de bloque (C_b), coeficiente prismático (C_p), coeficiente área de flotación (C_w), altura metacéntrica transversal (KM_t), altura metacéntrica longitudinal (KM_l), área de flotación (AW), superficie mojada (S), posición longitudinal del centro de gravedad de la flotación (LCF), posición longitudinal del centro de empuje (LCB), posición vertical del centro de empuje (VCB).

37. La descripción que hace Trinidad de cómo estaba pintado el barco se ajusta, perfectamente, a la realidad, según lo hemos constatado al visionar la película.

38. En la visita al almacén de Orio, no aparecieron esas marcas grabadas. La amurada aparecía lisa, sin marcas, por lo que suponemos que eran, simplemente, pintadas.

39. Esta cuestión se suscita porque en el recuerdo de uno de los autores de este trabajo, Iñaki Olaizola, persiste la idea de que cuando él era un chaval, allá por los inicios de 1950, el barco *San Roque*, recién construido, se pintó de negro, como consecuencia del fallecimiento de algún miembro de la familia Amunarriz.

Plano de formas



Estabilidad

Cuando se construyó el *Trinido* una de las preocupaciones del armador era la estabilidad del barco. La experiencia había demostrado a la gente de mar que la estabilidad era escasa en los barcos y, en parte debido a ello, se cuidaba mucho no situar pesos en las partes altas del mismo. También Teodoro, cuando hizo el barco, tenía esta preocupación, y por ello, lo hemos comentado ya, mandó construir el barco con una superestructura y jarcia muy reducidas.

Esta preocupación por la estabilidad es razonable porque cuando el armador concibe la construcción de un barco, pocas veces se analizan las formas pensando en su estabilidad, ya que el criterio más perseguido guarda relación con la posibilidad de que el barco, con la escasa potencia instalada, sea rápido y, por lo tanto, sea fino de formas, y esto, en general, no coincide con los postulados de la estabilidad.

Simplificando mucho, podríamos decir que la estabilidad se puede entender como causada por tres cuestiones principales. En primer lugar, la estabilidad es atribuible a las formas exteriores del barco, esto es a la geometría del barco, la manga por ejemplo, que resultan inalterables. Estas formas determinarán, por seguir poniendo un ejemplo, para cada calado determinado del barco, el "radio metacéntrico" del mismo, característica ésta muy importante en el estudio de la estabilidad. En segundo lugar, y en esto la responsabilidad del patrón es importante, existe una parte de la estabilidad que se conviene en llamar de pesos, y que recoge la incidencia de la situación de los pesos no estructurales del barco, tales como la cantidad y estiba del pescado embarcado, la estiba de pertrechos, la cantidad y manera de llenar y consumir los tanques de combustible, el llenado de los viveros para evitar el comportamiento de los mismos como carenas líquidas, el izado de pesos con los puntales o las pastecas, etc. Finalmente, hay otras cuestiones que afectan seriamente a la estabilidad del barco y que son una competencia exclusiva del bien hacer del patrón. Se trata de recordar que un requisito de la estabilidad del barco consiste en garantizar, a toda costa, la flotabilidad del mismo,

con el margen mínimo del franco bordo asignado; también la manera adecuada de correr o capear el temporal, debido al empeoramiento de la estabilidad del barco en olas; el mantenimiento libre de trabas de los aligeramientos para desagüe de la cubierta, etc.

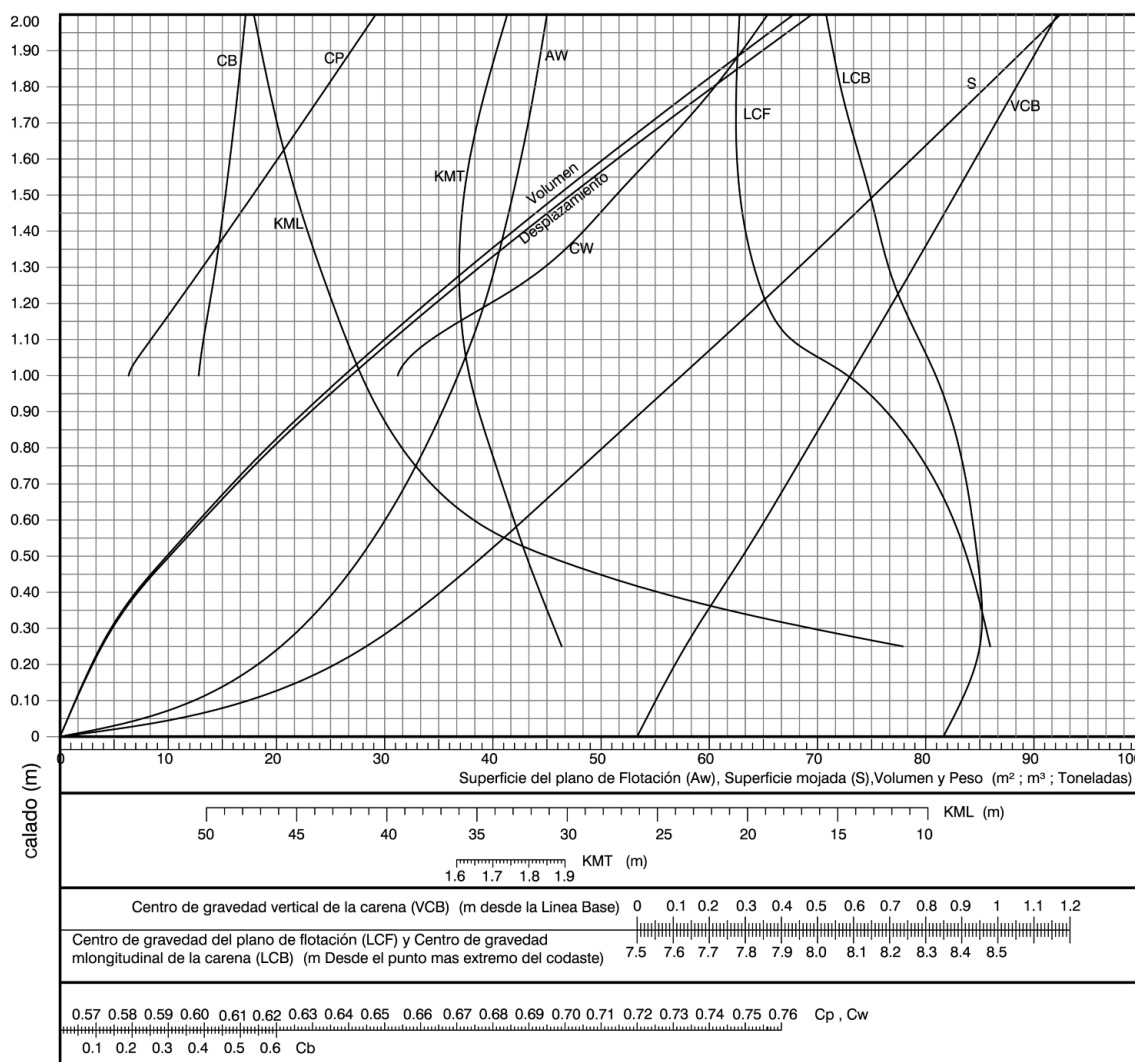
Por todo ello, la importancia del patrón en cuestiones de seguridad es muy importante y una práctica, e incluso obligación, actualmente, consiste en incluir en el dossier de estabilidad del barco una especie de recordatorio que se le hace al capitán acerca de cómo cuidar la estabilidad del barco. A esta información se le llama "instrucciones al capitán" pero nos consta, por la experiencia que hemos acumulado a lo largo del ejercicio de la profesión, que no se les presta la atención debida.

Una cuestión que guarda relación con la estabilidad del barco consiste en la capacidad de desagüe del agua embarcada. En relación a esta cuestión sucede que se da un conflicto entre la conveniencia de importantes aperturas para el desagüe del agua embarcada, principalmente en condiciones de mala mar, y la inconveniencia de grandes aperturas, a ras de cubierta, porque a través de las mismas entra agua sobre la cubierta, en condiciones, incluso, de no tan mala mar.

Por ello, aunque desde el punto de vista de la seguridad del barco y de la tripulación, conviene que el barco tenga una superficie de aperturas de desagüe importante, la práctica diaria a bordo induce a disminuir, lo más posible, la superficie de estas aperturas.

En el *Trinido*, y barcos similares, la superficie de desagüe se logra mediante un aligeramiento, casi corrido en la amurada, en la unión con la cubierta del barco. En la medición que hemos realizado a bordo del barco se aprecia que los aligeramientos tienen, por banda, una longitud de 5,4 metros y

Curvas hidrostáticas



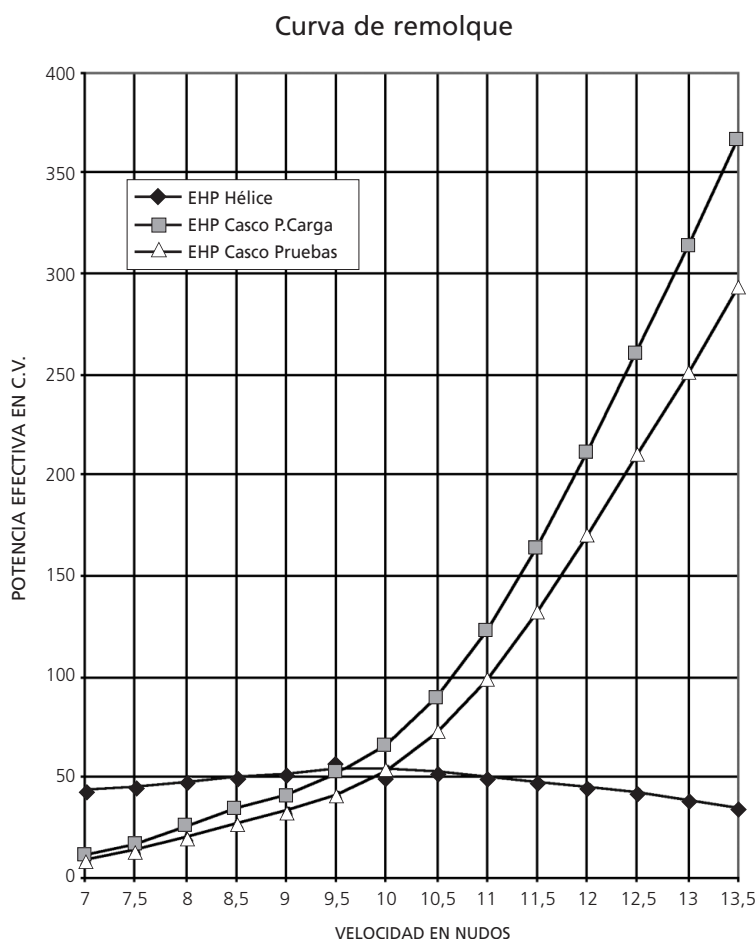
una altura de 2 cm., lo cual totaliza un área de 0,108 m². Para analizar esta situación hemos estimado, a través de las normas IMCO en vigor en esa época, que la superficie de desagüe requerida es de 1,09 m² que, corregida por altura de amurada, da 0,86 m². Es decir, el barco tiene únicamente el 12% de la superficie de desagüe requerida, y esto es, entonces y ahora, un factor de riesgo importante.

Esta situación es frecuente y, en nuestra opinión, es una de las causas fundamentales de pérdida de barcos, porque el comportamiento del agua embarcada produce el efecto de una carena líquida que resta, de manera importante, estabilidad al barco.

2.4. Potencia Velocidad⁴⁰

A lo largo de su vida, el *Trinido* ha cambiado el motor en tres ocasiones, según la secuencia siguiente: En 1947: Krupp de 50 C.V.; en 1951: Unanue de 100 C.V.; en 1972: Barreiros de 128 C.V.; en 1985: Renault de 174 C.V. Esta actuación no es anómala, por cuanto que, en general, casi puede decirse que muchos de los barcos de madera construidos en esa época sufrieron una evolución parecida. Además, lo hemos comentado ya, en el caso del *Trinido*, se parte de un motor de 50 C.V., evidentemente pequeño, que provenía del barco anterior que la familia tenía.

Una de las razones principales que justifica el cambio de potencia del motor es el incremento de velocidad que produce. Sin embargo, la relación entre potencia del motor y velocidad del barco no se aplica de una manera lineal, obviamente, pues sucede que a incrementos importantes de potencia les corresponde incrementos pequeños de velocidad.



40. Debido a la mayor especialización de Enrique Lekuona en el diseño de este tipo de embarcaciones, le hemos pedido que, en base a la información de las formas del barco que le hemos suministrado, realice, para incluirlo en este trabajo, la previsión de velocidad. Por ello, los resultados que incorporamos en este apartado, y parte de los comentarios también, han sido realizados por él.

Para analizar cuál es el comportamiento del *Trinido* en relación a estos cambios, hemos procedido a generar toda la información que incide en la hidrodinámica del barco, según se recoge en las curvas hidrostáticas y las formas del mismo, y luego hemos calculado la curva de remolque del barco, esto es, la potencia requerida para propulsar al barco, en distintas condiciones de carga, a distintas velocidades. Para la obtención de tales curvas se ha utilizado el método propuesto por Van Oortmersen, del Canal de Wageningen de Holanda, basado en una serie de ensayos sistemáticos con modelos a escala de buques pesqueros, y para cada una de las potencias de los motores instalados en el barco, se ha supuesto una hélice óptima, teniendo en cuenta que en su codaste no cabía una hélice con más de 960 mm. de diámetro. Así mismo, se han tomado como datos de referencia del barco los siguientes valores: Trimado real de 0,56 m. por popa; desplazamiento a plena carga: 32,9 toneladas; coeficiente prismático: 0,589; abscisa del centro de carena: 6,62 m. a proa de la mecha del timón; eslora en la flotación: 15,10 m.; manga en la flotación: 3,60 m.; calado medio al canto alto de la quilla: 1,17 m.

En base a dicha información, el gráfico de potencia-velocidad que teóricamente corresponderían al *Trinido*, cuando tenía un motor de 100 C.V., sería el que hemos elaborado en la “Curva de remolque”.

De este gráfico se desprende que con un motor de 100 C.V., la velocidad prevista en pruebas es de 10,0 nudos, y que la velocidad prevista a plena carga⁴¹ es de 9,6 nudos.

Realizados los cálculos respectivos a las potencias de 50, 128 y 174 C.V., se obtiene que las velocidades previstas, y los consumos correspondientes, son los que recogemos en la tabla siguiente:

Tabla 1. Relación Potencia-Velocidad

Potencia C.V.	Δ Potencia %	Velocidad ⁴² Nudos	Δ Velocidad %	Δ Coste combustible ⁴³ %
50		8,1		
100	100	9,6	18,6	100
128	28	10,0	4,2	28
174	36	10,4	4	36

En relación a estos datos, algunos comentarios pertinentes podrían ser:

- Considerado el cambio desde el primer motor de 50 C.V., al último motor de 174 C.V., se aprecia que a un incremento del 250% de la potencia del motor le corresponde un incremento de tan sólo el 28% de la velocidad.
- Como se observa en la tabla, el incremento de velocidad más importante se dio en el primer cambio; al pasar de 50 CV a 100 CV el buque pasó de 8,1 nudos a 9,6 nudos, un incremento de 1,5 nudos, que a buen seguro notaría con alegría el patrón de la embarcación.
- Está claro que 50 C.V. era una potencia escasa, y que 100 C.V. era una potencia mucho más adecuada.
- Los cambios posteriores sólo incrementan la velocidad en 0,4 nudos. Esto se debe a que la curva de resistencia va aumentando de manera casi exponencial en relación a la velocidad, debido a que la resistencia por formación de olas aumenta con el cuadrado de la velocidad.

41. La condición de “plena carga” corresponde a un calado medio de 1,17 m. La condición de “pruebas” corresponde a al barco con un desplazamiento del 80% del desplazamiento máximo.

42. Nos referimos a la velocidad a plena carga.

43. Realmente, el incremento en coste del combustible es menor del que señalamos, debido a que, como lo comentamos más adelante, los barcos no navegan habitualmente al máximo de la potencia instalada, y el margen de reserva de potencia suele ser mayor en los barcos con potencia instalada grande que en los barcos donde la potencia instalada es proporcionalmente pequeña. No obstante, mantenemos la referencia al incremento del coste de combustible debido, en nuestra opinión, a que, en general, la flota de bajura en Euskal Herria se ha diseñado con exceso de potencia, cuando menos en relación a su incidencia en la rentabilidad de la misma, según lo veremos más adelante también. Este exceso de potencia se debe a que tanto los costes de la inversión del motor, que en parte importante ha sido subvencionado, como el coste del combustible, subvencionado también, han supuesto opacidad, y en parte un perjuicio, para el diseño más racional de la flota de bajura.

- Además, las formas de este barco, que eran las tradicionales de esos años, son muy finas de popa, con lo que, para su eslora, eran óptimas para velocidades relativamente bajas (8 a 9 nudos). A partir de dicha velocidad el barco va tomando, al navegar, un asiento por popa cada vez más acusado, porque le faltan elementos de sustentación dinámica a popa, por lo cual la resistencia al avance aumenta todavía más.
- Un criterio utilizado para estimar la velocidad adecuada del barco consiste en suponer que la longitud de la ola que genera el barco al desplazarse debe aproximarse a la eslora del barco. Esta condición se da, aproximadamente, a un número de *Froude*⁴⁴ de 0,4. De este número de *Froude*, para la eslora de la flotación de este barco, se desprende una velocidad que no debiera sobrepasar los 9,45 nudos. Superada esta velocidad, el comportamiento del barco es tal que al desprenderse la ola de popa el barco pierde sustentación a popa, aumentando el trimado del barco y la resistencia. Por ello, en estas circunstancias, es más conveniente un diseño más lleno de las formas de popa.
- En cuanto a las formas de popa del *Trinido*, la experiencia de estos años ha llevado a los Ingenieros Navales a diseñar las formas de los barcos de pesca con popa de espejo, más eficientes hidrodinámicamente, para la potencia instalada en los pesqueros actuales.
- Respecto a las formas de proa, y debido a que a mayores velocidades se da mayor resistencia por formación de olas, al objeto de reducir esta resistencia y obtener una mayor velocidad para la misma potencia, la tendencia actual es también la de incorporar bulbos de proa de diseño adecuado, que reduzcan la ola de proa, pero que no produzcan machetazos cuando el buque navega en mar gruesa.
- Con el aumento de potencia, el vano de codaste debe aumentar. Además, la hélice de más diámetro tiene mejor rendimiento que la de menos diámetro. Por ello, el diseño de la hélice, teniendo en cuenta las formas exactas del barco que va a propulsar, es fundamental para obtener la máxima eficiencia energética. Durante los años 1950 a 1980, los fabricantes de motores ofrecían la hélice en función, exclusiva, de la potencia del motor. No se tenía en cuenta las formas del barco en que se instalaba. Es evidente que aunque el motor sea de la misma potencia, la velocidad obtenida con una embarcación esbelta, o con una gabarra, no puede ser la misma, y por lo tanto, no se debe instalar la misma hélice.
- A pesar de la reducida mejora en velocidad que se obtiene al aumentar la potencia del motor, se deben considerar otros argumentos relacionados, tales como la seguridad del barco en la mar. Por ello, el criterio que sigue el patrón es que más vale tener una reserva de potencia para un caso de apuro, que navegar con un motor con la potencia justa para el barco. Este argumento debe tomarse en consideración, ya que un temporal supone un peligro muy grande para la integridad del barco y sus tripulantes. El fuerte oleaje aumenta considerablemente la resistencia al avance del barco, y eso puede compensarse dándole la máxima potencia disponible del motor, siempre que los golpes de mar puedan ser soportados por la estructura del buque, por supuesto.
- Y en relación al incremento de coste de combustible, conviene matizar que debido a que la mayor parte de los pesqueros actuales navegan durante el 85 % del tiempo a la potencia económica, que suele ser del orden del 60 al 70 % de la potencia instalada, el consumo de combustible guarda relación, más que con la potencia instalada, con la potencia de servicio, y sólo le dan a tope a la máquina por razones de seguridad, o de llegar antes a un caladero o a puerto.

Finalmente, un comentario que queremos realizar guarda relación con el comentario que Eulogio realiza cuando, con ocasión de nuestra pregunta acerca de la velocidad del barco, dice que: "*El barco –que en los tiempos de Eulogio tenía 100 C.V.– era azkarra . Hacía unos 9 nudos.*"

Esto demuestra, como era de suponer, el buen conocimiento que el patrón tiene de su barco.

44. El número de *Froude* se establece como: $F = \frac{v}{\sqrt{gL}}$

3. LA VIDA A BORDO

Resulta razonable suponer que la vida a bordo de un barco como el *Trinido* debía ser dura, pero, sin embargo, se podrían encontrar algunos aspectos que podrían suavizar esta apreciación, como el hecho de que debido a la vinculación biológica de las capturas en bajura y el calendario, este tipo de barcos salían a la mar no más de 120 días al año, de los cuales, la mayoría, eran salidas del día, y solamente en verano, en la costera del atún, se realizaban salidas de unos siete u ocho días de duración.

En relación a esto, y en base a la información contable disponible, que comentaremos más adelante, hemos conocido que a lo largo de 1960 el consumo del *Trinido* fue de 19.925 litros de gasoil⁴⁵ (2,050 Pts./l.). Analizados estos datos con detalle, hemos podido obtener la distribución del esfuerzo pesquero a lo largo de los meses y hemos estimado, además, que el número de horas en que el barco estuvo activo para consumir ese gasoil fue de 1.150 horas, cifra ésta que podría conciliarse con los 120 días de salida a la mar que habíamos supuesto.

Por campañas, la distribución del esfuerzo pesquero que hemos obtenido a través del consumo de gasoil, es la siguiente:

- En la costera de la anchoa, entre Marzo y Mayo, 5.000 litros, es decir, el 25% del consumo total.
- En la costera del atún, entre Junio y Septiembre, 12.500 litros, es decir, el 60% del consumo total.
- Durante los restantes cinco meses, entre Octubre y Febrero, el consumo fue de 6.000 litros, es decir, solamente el 15% del total.

Además, comparada la pesca de bajura con otras especialidades de la época, arrastre al fresco y pesca del bacalao, también resulta cierto que las condiciones de vida en bajura eran mejores.

Sin embargo la vida a bordo del *Trinido*, tenía aspectos duros, que vamos a comentar, principalmente en relación a los siguientes aspectos:

3.1. Dormir, comer y aseo personal

Las camañas

Las literas, o camañas, en las que los pescadores dormían tenían una dimensión muy reducida. Debido a las transformaciones que el barco ha sufrido, no nos es posible describir, de manera precisa, cómo eran sus camañas, pero en relación a la ubicación de las mismas, repasando la distribución de espacios en el barco, Trínido comenta:

"A proa el sollado, con las camañas..., tendría unas diez... Después la sala de máquinas... En la sala de máquinas, en la banda de estribor, había también una camaña, donde dormía el motorista.

(...)

Sí, sólo tenía bodega a popa, y más a popa un pañol, incluso con dos camañas."

Al preguntarle dónde dormía su padre, Teodoro, que era un hombre corpulento, dice:

"Mi padre dormía, si se puede decir dormir, muchas veces en el mismo puente. Era pequeño, en el plan de día ¡eh! De noche..., pues no te puedo decir, pero me imagino que sería igual en la máquina, igual..., no sé, no sé, no sé ..."

Sin embargo, en relación a este último comentario, Eulogio lo matiza, y recuerda que quien dormía en la litera de la sala de máquinas era el motorista, y que Teodoro solía dormir en una camaña en el pañol de popa. Mientras Eulogio fue patrón del *Trinido* siguió durmiendo en el sollado de proa, como lo había hecho durante los meses que coincidió con Teodoro, cuando éste le transmitía su experiencia como patrón del barco.

Al ubicar el espacio del sollado se puede apreciar que el espacio resulta pequeño para tantas personas y que la única aireación del mismo era el tambucho de acceso que, con mala mar, debía permanecer casi cerrado. Por ello, al reflexionar cómo sería la convivencia de 12 hombres en ese

45. Una tentación posible consistiría en tratar de comparar precios, salarios, etc. en relación al coste del combustible y compararlos con los actuales. Sin embargo, advertimos del error que esto podría incorporar, debido, principalmente, a que el precio del gasoil para usos pesqueros, en esa época, estaba muy subvencionado.

espacio en el que debían dormir y descansar tantas personas, durmiendo siempre vestidos, cuando menos se nos ocurre repetir que la vida, a bordo, sería dura.

En la película *Gente de Mar*, se puede apreciar cómo Fernando Vaqueriza, que aparece tumbado en su camaña, se mantiene vestido completamente, incluso con su *txapela* puesta.

La cocina⁴⁶

Hemos comentado que, a excepción de la costera del atún, el barco hacía salidas diarias. Además, afortunadamente, coincidía que la campaña del atún, al hacerse en verano, podía garantizar una climatología no tan dura. No obstante, la habilitación del *Trinido*, en relación a la cocina y comedor, era casi inexistente.

La cocina⁴⁷, pero entendida ésta como el fogón, no el espacio de la cocina como lugar de convivencia o comedor, era una especie de caja de acero de aproximadamente 60 cm. de ancho por 40 cm. de fondo, y 30 cm. de alto, sujeta a la parte de popa del techo del guardacalor, accesible desde popa a través de una portezuela. Además, el fogón, la chapa, era de carbón, con todas las dificultades que esto puede suponer, para encenderla. Esta cocina iba trincada sobre el guardacalor por medio de tensores y para salida de humos disponía de un tubo negro, a modo de chimenea, de unos 80 cm. de longitud.

En las salidas diarias a la mar, es decir, siempre excepto en la costera del atún, no se preparaba comida a bordo y lo más habitual era que cada uno llevara su comida en un cesto, en una fiambreira⁴⁸ o, más frecuentemente, llevara bocadillos. En la costera del atún las cosas eran diferentes y la comida se preparaba a bordo. "Las mareas eran de 7-8 días (...) la jornada laboral se iniciaba al amanecer y no finalizaba prácticamente hasta el anochecer, ya que el almuerzo y la comida se efectuaban sobre la marcha (...). La cena se preparaba a continuación y, al igual que las otras comidas, se realizaba a base de bonito, asado o frito en el almuerzo, marmitako en la comida, y en salsa verde o asado en la cena, aunque también se utilizaba el bacalao" (Apraiz, 2000: 477).

Al comentar Trinido algunas de las costumbres a bordo, recuerda que el café se hacía en el barco y que cada tripulante guardaba sus cubiertos y su "pote"⁴⁹.

Esta cocina de carbón era tan incómoda, que cuando preguntamos a Trinido qué transformaciones se le hicieron al barco, el primer comentario se refiere a la cocina y dice:

"Por de pronto, el guardacalor, que al principio era bajo; la chimenea llegaba hasta que sobresaliera del puente, y después tenía la cocina también incrustada en la parte de popa del mismo guardacalor, que apenas tendría 40 centímetros de altura. La cocina era muy bajita, el cocinero tenía que agacharse sobre la cubierta ...

No, no, de carbón, de carbón..."

Más adelante, cuando se puso el nuevo guardacalor, se habilitó en el mismo un espacio para cocina, donde el fogón era ya de gasoil, pero en ese espacio tampoco había un lugar que se pudiera usar como comedor cubierto.

Cuando hemos preguntado a Eulogio cuál era el tipo de comidas que realizaban pasa bastante de largo del comentario, pero recuerda cómo, cuando estaba en Orio:

Le gustaba mucho comer en el barco un par de "sardin zarras" con un par de huevos fritos. –Dice que estaba deseando salir a la mar para comer eso–.

El retrete

Al interesarnos por cómo eran las condiciones de vida a bordo, y preguntarle a Trinido acerca de si el barco tenía retrete, nos responde: *"No, ¡qué va ...! El kairel, el kairel ..."*

46. APRAIZ ZALLO, Juan Antonio: "La cocina y el mar. Aproximación a la gastronomía en la pesca de bajura", in *Itsas Memoria. Revista de Estudios Marítimos del País Vasco*, 3, Untzi Museoa-Museo Naval, Donostia-San Sebastián, 2000, pp. 471-486.

47. Para describir la cocina, aparte del testimonio de Trinido, nos hemos basado en el cortometraje *Gente de Mar* (1957).

48. Trinido nos comenta cómo su padre le contaba que, en determinadas ocasiones, debido a que eran muy baratas, llevaban angulas crudas en la fiambreira, que las cocían con el calor de la caldera (Era en la época en que el *Santa Teresita de Jesús*, tenía caldera (Anterior a 1940).

49. En las fotos del artículo de J. A. Apraiz, (2000: 472 y 477) se aprecia que, más que pote, cada marinero tenía su propia botella de vino. Se aprecia, también, que, anteriormente, la cocina era portátil, y no fija como en el *Trinido*. Hasta los años 1960, con la introducción de superestructuras más amplias, los barcos de bajura no dispusieron de un espacio cubierto, a modo de comedor, donde comer a bordo.

Y preguntando en búsqueda de más detalles, hablando en términos marineros, si el “deslastrado” se realizaba directamente desde el cairel, o aprovechando un balde:

“Según el tiempo, sería. Hay una historia, sí, en que el motorista, Anastasio Gallastegi, cayó al agua, creo que haciendo sus necesidades, y que anduvieron bastante mal para sacarle...”

En relación a esta misma cuestión hemos preguntado a Eulogio si el hecho de que el barco no tuviera retrete planteaba problemas a la tripulación y afirma que no, que no había ningún problema, y dice que para hacer las necesidades: *“Pues en popa, en el sobrecarel... Tampoco recuerda que se usara para ello un balde, y tampoco recuerda que tuvieran ningún susto con alguien que se cayera...”*

Estos comentarios, debido a que ningún barco de la época incorporaba retrete a bordo, son muy importantes en relación a la seguridad de la vida humana en la mar. Seguramente, no resulte exagerado decir que muchos de los accidentes en la mar se han debido a episodios como el que nos ha relatado Trinidad. Incluso hoy en día, en la navegación deportiva, uno de los riesgos de accidente mortal acaece con ocasión de realizar estas necesidades por la borda. Por eso, una práctica recomendada en este tipo de navegación consiste en atarse y avisar al compañero, pero esto raramente se hace.

3.2. La llamada para embarcar

En la pesca de bajura existía una costumbre que consistía en que “alguien” avisara a los marineros que había que embarcar. Por eso, en las casas de los pescadores solía colgar una cuerda directamente conectada con una campanilla dispuesta en la habitación del pescador.

“A los que tenían timbre, se tocaba el timbre, pero normalmente era la campanilla, con una cuerda. En aquél entonces, también, la seguridad no era total. Recuerdo haberle oído a mi padre encontrarse con algún cadáver. Ir a llamar a la gente y en una de las calles de la Parte Vieja, no sé cuál, encontrarse con un hombre muerto.”

En relación a quién era el encargado de llamar a la gente, Trinidad recuerda que:

“El patrón. En el caso de mi padre, sí, por lo menos. (...) Mi aita, claro, el padre... Luego ya no, los últimos años ya no era así. Se daba la hora: mañana a tal hora...”

Y comenta, también, porque lo tendría oído en su casa, que, si debido al mal tiempo había dudas acerca de salir, o no salir, a la mar:

“Aquí no tanto, ¡eh!, aquí no tanto, pero en otros pueblos había los “señaleros”, que se llamaban, eran gente que habían sido de la mar, que estaban retirados, y, bueno, sacaban su txakurrena en ese plan de ..., decidían... Pero en Donostia no he conocido eso.”

3.3. Religiosidad a bordo

Eulogio recuerda que cuando él estaba en Orio, a bordo del *San Luis*: *“En Orio, en todos los barcos, al salir a la mar, todos se quitaban la txapela, se santiguaban y rezaban un padrenuestro”.*

Pero luego dice que en el *Trinido* no se rezaba en público, a excepción de algunos episodios que recuerda, principalmente en torno al temporal de 1961. También recuerda que en el puente del *Trinido* había alguna estampa⁵⁰, pero no le asigna una atención especial.

En relación a cómo su padre vivía el hecho religioso, Trinidad nos cuenta que:

“Eso sí. Me acuerdo que tenían en el puente, una Virgen del Carmen. De eso sí me acuerdo, pero era una virgen de una estampa cualquiera. Mi padre sí, mi padre era de los que rezaba. Yo recuerdo que era una casa pequeña y que vivíamos muchos entonces porque vivían, además de mis padres, mi prima Mariví, Xerapio y yo. Entonces, recuerdo yo que dormía yo en una especie de sofá, y encima mío había un nicho con el Sagrado Corazón, que tenía sus luces encendidas y tal, y recuerdo que, algunas veces, cuando encendía las luces, antes de ir a la mar, a las cuatro de la mañana o lo que sea, pues solía mi padre estar rezándole, para pedirle pues que... Eso ya me acuerdo yo.”

Al recordar Trinidad algunos episodios religiosos en el barco, narra cómo Teodoro:

“...cuando andaba en atunes, mi padre, que es el que se encargaría de levantar a la gente de la camaña, dice que siempre les decía: ¡Santos y buenos días!! Santos y buenos días!, para que se levantara la gente.”

50. Entre la documentación que nos ha aportado el UM-MN, figura la fotografía de una estampa de la Virgen del Carmen. Hemos pretendido conocer si esta “estampa” se corresponde con la original que había en el puente del *Trinido*, pero ni Trinidad, ni Eulogio, aún recordando ambos que en el puente había una estampa de la Virgen del Carmen, nos han podido confirmar que se trate de la estampa original.

Pero un episodio que ha quedado muy grabado en la mente de la gente de la mar, y que comentaremos en mayor detalle, ha sido el temporal de 1961.

“Ya mi padre había dejado, pero en aquél famoso temporal, en el que desaparecieron barcos de San Sebastián también, hacia el año 61, 62 o 63, al nuestro, con Eulogio de patrón, le cogió en la mar y lo pasaron muy mal. Incluso, la cadena del timón se les rompió, también, y le pusieron la caña de hierro, claro. Entraron, justo, justo, en Santander, y luego ellos comentaban que en otras ocasiones, la víspera y así, ¡mecagüen el de arriba y el de abajo, y la otra y el otro...! pero que ese día, la Virgen del Carmen andaba allí, en ruegos... Incluso, cuando, después de Santander, llegaron a San Sebastián... –yo me acuerdo que fui a ayudarles a amarrar el barco–, vinieron pasados, vinieron pasados...”

3.4. Tripulación

En muchos de los comentarios que realizan Trinidad y Eulogio citan los nombres de algunas personas embarcadas en el *Trinido*. Así, de memoria, recuerdan a las siguientes: Francisco (Fraixku) Vaqueriza (Xotero); José Mari Araquistain⁵¹; Justo⁵² (Turuta, Corneta); Natalio Galdos⁵³; Kaxtan⁵⁴; Anastasio Gallastegi⁵⁵; Atantxa⁵⁶; Manolo Iturriza⁵⁷; Txautxa; José Luis Elizalde⁵⁸ (Potota); Joxe Lebat (Monua); Kaixta⁵⁹ (el Sordo); Manuel (Pampotas); Mariano Osoro (padre) (Txoixo); Mariano Osoro⁶⁰ (hijo) (Txoixo también); ¿? Korta (Pintxán); Antonio Gametxo; Xerapio Elizalde Iturriza⁶¹; Joaquín Vaqueriza⁶² (Bololo); Fernando Vaqueriza⁶³; Xerapio Vaqueriza⁶⁴; Ignacio Blanco (Karrakillo); Joxe ¿? (Xapatero); Guillermo Altxerri⁶⁵; Reyes⁶⁶.

Para reconocer a algunos de estos hombres, hemos tenido la ocasión de visionar la película *Gente de Mar* con Trinidad que, al verla, ha reconocido a muchas de las personas que aparecen en la misma. Muchas de las personas que aparecen en la película eran tripulantes del *Trinido*, otros tripulantes de otros barcos, principalmente del *Furia*, que aparece bastante, pero también reconoce a la ventera, a algunos y algunas exportadores y exportadoras de pescado y, en general, a personas que la gente del muelle conoce.

Así, al visionar la maniobra de pesca del *Trinido*, por orden de aparición, como se dice en otro tipo de películas, reconoce a toda la tripulación: Francisco (Fraixku) Vaqueriza (Xotero), Xerapio Vaqueriza, ¿? Korta (Pintxán), Anastasio Gallastegi, Fernando Vaqueriza, Teodoro Vaqueriza, Reyes, Manolo Iturriza (Txautxa), Antonio Gametxo, Atantxa, Justo (Turuta, Corneta), José Luis Elizalde (Potota), Natalio Galdos y Guillermo Altxerri.

Del *Furia*, reconoce a Vixente Peña, su armador, a Vicuña, a Joxe Urresti, a uno de los hermanos Kaxtan, yerno de Antonio Aizpurua de Zumaia (a los demás no los reconoce, porque no se les ve bien); andando por la parte vieja, a Juanita Miranda, junto a su bici y que tenía en La Bretxa un puesto de venta de queso; o entrando en el bar *Paco Bueno*, además de al mismo Paco Bueno, a Apoli y a Fernando Vaqueriza; recogiendo las redes o poniéndolas a secar, a ¿?, el sobrino de la Pantxika, a Antxon Oronoz

51. José Mari Araquistain nació en Itziar. Anduvo en la mercante y también en arrastre, de fogonero. Era cuñado de Teodoro, pues las dos mujeres eran hermanas (Bixori y Sebastiana). Las dos mujeres eran rederas (cuando había trabajo de rederas, las dos hermanas, en ocasiones, iban a trabajar Donibane Lohitzun (Donibane).

52. Justo, junto a Reyes, andaba en la nevera.

53. Galdos, desde los 14 años anduvo en el *Trinido*. Cuando el barco se vendió pasó a trabajar al banco de Bizkaia, dedicado al mantenimiento de las instalaciones, principalmente la caldera. En el *Trinido*, fue siempre *txalupa mutil*.

54. Kaxtan, cuando la famosa galerna de Julio de 1961 toda la tripulación tuvo que meterse en el sollado, y Kaxtan, desde la escalera de acceso al sollado, le daba orientaciones al patrón, Eulogio, acerca de por dónde le venían las olas, por popa.

55. Anastasio Gallastegi era el motorista y dormía en la camaña de la sala de máquinas, en la banda de estribor. Era *mutilzarra*.

56. Atantxa, debido al susto que pasó en el temporal de 1961, “Atantxa perdió la cabeza”, dice Eulogio. A los 10 días, falleció, en su casa de Donostia.

57. Manolo Iturriza: al mencionarlo, Trinidad recuerda que ayer, por el 4/8/2009, hubiera cumplido los 80 años. Posiblemente este recuerdo guarda relación con que a los dos días, es decir, el 6/8/2009, el propio Trinidad cumple los 80 años, también. Trinidad es, pues, dos días más joven que Manolo Iturriza.

58. José Luis Elizalde, hermano de Xerapio, y por lo tanto, primo de Teodoro, era el cocinero de a bordo.

59. Kaixta: en el temporal de 1961, desde el tambucho de proa informaba a Eulogio, el patrón, de dónde venían las olas... “*Gorra zen*”, dice Eulogio.

60. Mariano Osoro: ambos, Trinidad y Eulogio, comentan que murió el año pasado.

61. Xerapio, aunque mucho más joven, era primo de Teodoro. Estrenó el barco, como motorista. Era una de las personas que pensábamos entrevistar, pero falleció el pasado 16 de Julio de 2009. Justo la fiesta del Carmen, que a él tanto le gustaba festejar.

62. Joaquín Vaqueriza era hijo de Antxon y sobrino de Fraixku (Xotero).

63. Fernando Vaqueriza era hijo de Xotero.

64. Xerapio Vaqueriza era hermano de Fernando e hijo, también, de Xotero.

65. Guillermo Altxerri: recuerda Trinidad que por ser bajo no pudo hacer la mili en la marina y tuvo que realizar la mili en tierra. Hizo la mili en África y parece ser que cuando fue no sabía euskara pero volvió hablando perfectamente, y con acento hondarrabitarra. Lo aprendió con su cuadrilla de hondarrabitarras...

66. Reyes, junto a Justo, andaba en la nevera. Luego dejó la mar y se empleó en la KUTXA.

Carril, a la esposa de Galdos, a Xatur Landa, la hermana de Mari Carmen, a Bitxori, la esposa de Teodoro y madre de Trinidad y, también, a "Txupito", el gato que vivía en el soto del *Trinido*; en la venta, a Luisa la ventera, suegra de Xerapio Elizalde, a la que luego le sucedió Juanita, llamada la ventera también, a Manolo Etxezarreta, a la esposa de Xerapio Elizalde, a Carmen Xotero y su marido Novillo, a Terexita, que compraba pescado, a la madre de Anastasio Gallastegi, a la madre de los Burgaños, a Abelina Urdanibia, y a la propia Pantxika; también a Ricardito, empleado de la Batista y que arreglaba las cajas de pescado y a ¿? Landaberea, que es la mujer que echa hielo en las cajas de pescado.

De entre los nombres mencionados queremos destacar que dos de ellos, Fernando y Xerapio Vaqueriza son hijos de Xotero, que también aparece en la película, hombre muy conocido porque durante bastantes años fue el patrón de la trainera de San Sebastián. Xotero⁶⁷, estrenó el *Trinido* y anduvo de "sotapatrón", con Teodoro. Previamente, anduvo de patrón en el *Trinidotxu*, que fue un barco hecho por Trinidad, el padre de Teodoro, a principios de los años 1930.

Debido a esta circunstancia, en relación a esta película, sucedió que un año antes, otro de los hijos de Xotero, Félix, regresó de Rusia, donde había sido evacuado durante la guerra. Junto a Félix, vinieron, también, otras personas que también habían sido evacuadas. Entre ellas, el realizador de la película y debido a esta relación con los Xotero, dos de cuyos hijos estaban embarcados en el *Trinido*, eligió este barco como objeto de filmación de la película *Gente de Mar*.

4. EPISODIOS A BORDO DEL TRINIDO

En este apartado describimos algunos de los episodios que tanto Trinidad como Eulogio recuerdan. También incluimos el comentario realizado por Xerapio con ocasión de la escora importante que cogió el barco como consecuencia de una captura muy importante de anchoa.

4.1. Situarse en la mar

Parece que en la época en que Teodoro era el patrón, los patronos no sabían situarse en la mar. Realmente, hacían navegación de estima, pero cuando la navegación era más lejana, Trinidad, al responder qué equipo de navegación llevaban a bordo, y cómo se situaban en la mar, comenta:

"Al principio, el compás, sólo el compás y experiencia y osadía. Se guiaban mucho del barco que veían, si era español o vasco, o si no a los bretones. Muchas veces andaban con lo bretones, con los perchales, y les preguntaban a qué altura estaban. Luego, en cuanto apareció el gonio, entonces sí, ya aprendieron a situarse."

4.2. Situaciones de miedo

Principalmente Eulogio nos cuenta algunos episodios en los que a bordo del *Trinido*, pasaron miedo en la mar.

*El temporal de 1961*⁶⁸

El recuerdo del temporal de 1961 permanece grabado en la memoria de la gente del mar que vivió aquel episodio. Efectivamente, en aquel mes de Julio el *Trinido* estaba faenado lejos⁶⁹ de Donostia, y debido al embate de la mar, el barco rompió los guarnes del timón y quedó a la deriva.

67. Siendo Xotero "sotapatrón" (una especie de segundo patrón), preparaba en su casa los aparejos para la cacea del bonito. En concreto, Trinidad recuerda cómo las "malutas", las hojas que envuelven a la mazorca del maíz, se sumergían en un baño de "blanco-españa" para hacer las "txurikiñas", que luego se "peinaban" con unos peines contruidos, con alfileres incrustados en una base madera. Estas txurikiñas envolvían el anzuelo de la puntera y daban la apariencia de cebo (señuelo). La "txurikiña" la hacía Bitxori, la esposa de Teodoro, en su propia casa, y después de sumergida en el "blanco-españa" se ponía a secar colgada de unos alambres, en la cocina de casa.

68. La galerna de 1961 fue uno de los embates más duros que ha sufrido nuestra costa en los últimos años, y así se mantiene en la memoria colectiva de las gentes de las villas marineras a lo largo de todo el litoral Cantábrico... La galerna que sopló a partir del 12 de julio de 1961 alcanzó el grado nueve en la escala Beaufort, que se caracteriza por unas condiciones muy duras, olas grandes con anchas fajas de espuma a son del viento que afectan a la buena visibilidad, con rompientes o crestas y balances pronunciados. La velocidad suele ser entre 20,8 y 24,4 metros por segundo (entre 41 y 47 nudos). Esta es una historia muy dolorosa y muchos supervivientes que quisieron contarla no pudieron evitar las lágrimas. Hoy en día, después de cuatro décadas transcurridas, aún es muy difícil contener la emoción. (Tomado del resumen del libro de Hixinio Puentes Novo, en www.libreriadenautica.com).

69. Una evidencia de que estaban faenando lejos es la factura que se pagó a "talleres mecánicos del Musel", el 15 de Septiembre de 1961, por importe de 1.074 Pts.

Este temporal supuso en Donostia la pérdida del *Mirentxu Urtizberea* y, al recordarlo, Trinidad dice:

"Se hundió el de Joxe Miguel, el Mirentxu, el Mirentxu Urtizberea. El patrón, Joxe Miguel, era muy alegre y vivía en el tercero, en nuestra vecindad. Su hija tocaba el acordeón... Igual venía de la mar, él cogía la pandereta, la hija el acordeón... ¡A gusto solíamos estar oyéndoles...! Y el hermano de Manoli, anduvo con él, pero ya había dejado, ya había pasado al Flor de Mayo, lo demás también se hubiera ido. Bueno, pues a lo que iba, que Joxe Miguel, en la mar era alegre, por la radio también, con uno y con otro, pero que el día del temporal se notaba, por la radio, que el hombre andaba apurado, que se veía que andaban muy mal, que andaban muy mal..., y así es como desapareció. Luego, en la siguiente marea, cuando ya se calmó y tal, y salieron otra vez a la mar, los nuestros encontraron el tambucho de proa del Mirentxu. El tambucho de proa que estaba a flote..."

(...)

Lo que sí me acuerdo es, por ejemplo, que el motorista de ahí, Mariano Urtizberea, era hermano del patrón, dejó, no sé porqué, esa marea, para ir al médico, o no sé qué, y se libró. Y sin embargo, un pariente de su hija, que era del Baztan, quiso hacer una marea con ellos, en la mar, y se ahogó también, sin ser pescador."

Para solucionar la avería, del testimonio de Eulogio extraemos que:

"Con la cadena de seguridad del pescante repararon el gobierno del barco en el temporal de 1961. Les llevó varias horas el hacerlo, pero por fin lo consiguieron. Mientras, estuvieron de través, en situación muy complicada. Luego, cuando lo arreglaron, entraron en Santander, pero como venían del oeste y no conocían bien la entrada, entraron por el lado malo, dice Eulogio (Por el oeste de la Isla)."

El temporal era tan fuerte, dice Eulogio, que todos los tripulantes tenían que estar metidos en el sollado y para ayudarle a gobernar el barco: *"Kaxtan, desde las escaleras de acceso al sollado, le daba orientaciones al patrón, Eulogio, acerca de de dónde le venían las olas por popa."*

Pero el miedo que pasaron fue tan grande que uno de los tripulantes, Atantxa, comenta Eulogio:

"Cuando el temporal de 1961, Atantxa, un marinero que entonces tendría unos 55 años, al entrar en Santander, del susto que había pasado, perdió la cabeza; empezó a hablar solo y en alto... A los diez días, en Donostia, murió en casa. No había estado enfermo..."

Rotura de la hélice

Eulogio no recuerda esta situación como una situación de miedo importante, pero sí como una experiencia incómoda en la mar. Relata que: *"En una ocasión, a la altura de Montaundi, cerca de Orio, pegaron con una emborra y rompieron la hélice. A pesar de todo, llegaron a puerto e hicieron una hélice nueva, en Rentería. Con la hélice nueva, el barco corría más."*

Este comentario de Eulogio nos lleva a comentar la idea de que el proyecto de aquella hélice no estaba bien realizado, pues al sustituirla por una nueva el comportamiento del barco mejoró.

En la contabilidad del barco hemos constatado el pago de una factura de Fundiciones Barrenechea por importe de 4.333,50 Pts., el 1/7/1960. Suponemos que es la factura correspondiente al suministro de la nueva hélice. Además, hemos verificado que desde el 28/5/1960, hasta el 6/7/1960, no se ha hecho ninguna partilla, lo cual nos hace suponer que durante el mes de Junio el barco, debido a esta avería, y a que a la vez estaría pertrechando para atunes, no salió a la mar.

Rotura del vivero

Uno de los dos viveros de popa, que eran de chapa, se perforó y empezó a entrar mucha agua en la sentina del barco. Del relato de Eulogio, extraemos:

"Una vez, uno de los soportes de un vivero de popa agujereó el vivero y la sentina se empezó a inundar⁷⁰. Quisieron achicar, pero la bomba no funcionó. Pasaron mucho miedo, dice Eulogio, y dice que dijo: 'El que sepa rezar, que rece'."

70. Posiblemente, el susto provino al ver entrar agua en la sentina, sin saber las causas, ya que los 1.000 litros que aproximadamente tenía el vivero, no pudo ser motivo para generar ese miedo.

Poca estabilidad: Mucha anchoa

Cuando el barco era nuevo, recuerda Trinidad:

"Siendo todavía nuevo el barco, hicieron una redada fuerte y empezaron a salabardear y a estibar la anchoa en las amuras, en la proa proa, y claro, el barco parado, todavía con la red en el agua, en el zorro, pues parado, por lo visto de costado, el barco empezó a escorar y que bueno..., desde el momento en que toda la carga tenía allí en la proa proa, el barco, entre que ya estaba emproado, la popa levantada y... las amuras eran con bastante abanico..., pues el barco cogió una escora, una escora más que la normal, y que la gente se asustó, y que gracias a que el pescado estaba con mucho agua, fresco, fresco..., corrió, corrió por el cairel y el pescado cayó al agua. Que fue una experiencia para otras veces...; que había que empezar a cargar más al centro. Eso fue en los primeros viajes, siendo nuevo, nuevo, el barco."

Este episodio, tan vinculado con la estabilidad del barco, guarda relación con el comentario de que ya en la construcción del barco Teodoro no quería que tuviera pesos altos. Por eso, al comentar anteriormente esta cuestión, Trinidad nos ha recordado cómo su padre tenía verdadera obsesión para que el barco no tuviera pesos altos.

En relación a este episodio, Xerapio Vaqueriza⁷¹, que estaba embarcado en el *Trinido*, pues era su motorista, narra cómo fue el susto que pasaron. En el mismo relato comenta cuestiones relacionadas con el primer motor que tuvo el barco y lo buen pescador que era Trinidad.

En la nota recogida por su entrevistador y que nos la ha proporcionado el Untzi Museoa recogemos:

"Trinido" untzian ibili da gizon hau. Arrantzalea zen, bere aita bezalaxe. "Trinido" berak estreinatu zuela esaten du, alegia, eginberritan erabili zuela. Bere bizian hiru aldiz pasatu duela beldurra itsasoan, esan digu, eta aurreneko aldia "Trinido" untzian. Behin, arrantzara joanda, Getaria parean egundoko antxoa sarda begiztatu omen zuten. Asko ta asko hartu zuten, eta honelaxe, kubieta guztia arrainez bete zuten. Gehiago hartzeko zeukatela ikusirik, ekin zioten lanari, eta hortan zeudela, egin du balantza Trinidok, batera lehenbizi ta bestera gero, eta beldur ederrak pasata, hor joan zaie arrain asko uretara. Lehortera etorrita, 2 pezta oradaindu zieten arrua, oso diru gutxi. Beldur ederrak pasa eta diru gutxi. Ohar: arrua (neurria ere deitua) 2 dekalitrokoa zela esan digu.

(...)

Beste kontu bat ere aipatu digu, alegia, Trinidok izan zuen lehen motorrari buruzkoa. Trinido untziak izan zuen lehen motorra 50 zaldikoa izan zen. "Santa Teresita de Jesús" untziko motorra hain zuzen. Beranduago 100 zaldikoa jarri zioten. "Gente de Mar" bideoan ikusten da (1957), Trinido untzia, ordurako 100 zaldiko motorra zeukan. Xerapiok gogoratzen duenez, Trinido Vaqueriza izan zen bere garaiko arrantzalerik onena Donostian (Teodoro Vaquerizaren aita)."

En relación a este comentario que realiza acerca de la habilidad de Trinidad Vaqueriza, el padre de Teodoro, como patrón, es oportuno comentar que, en nuestra opinión, demasiados estudios han enfatizado las características "pesqueras" de determinados barcos, pero pocos han insistido suficientemente en la importancia que para el éxito del negocio tiene la calidad del patrón, y su tripulación.

4.3. Recuerdos, acuerdos y mentiras

Entre la gente del mar los episodios de solidaridad son frecuentes. Otra cosa diferente es cómo se preservaban los conocimientos, o el oficio, respecto a determinadas habilidades de cada patrón. Por ello, cada patrón era celoso de guardar para sí sus experiencias respecto a caladeros o determinados golpes de suerte en la pesca. Un caso de solidaridad profesional que relata Eulogio consiste en el hecho de que cuando un barco se quedaba en la mar, sin "apasta", una práctica habitual consistía en pedirla a otro barco.

Al recordar algunos casos de prestarse "apasta"⁷², Eulogio sonríe al revivir cómo a pesar de ello, entre patrones se "mentía" respecto a dónde habían pescado, cuánto habían pescado, etc.

71. Se trata de la transcripción de la entrevista realizada a Xerapio en el Untzi Museoa el 8 de Agosto de 1997.

72. Debido a que la apasta hecha con arraba de bacalao era la mejor para macizar el pescado, Juan A. Rubio-Ardanaz describe cómo debió a la necesidad de importar este producto de Noruega, en ocasiones había escasez de suministro pues los cupos de importación eran limitados, y solía haber conflictos de suministro entre los distintos armadores ("Diferentes etapas en la configuración de la práctica pesquera en Orio (Gipuzkoa). Ramón Solaberrieta", in *Itsas Memoria. Revista de Estudios Marítimos del País Vasco*, 3, Untzi Museoa-Museo Naval, Donostia-San Sebastián, 2000, p. 516).

"Cuando a un barco le faltaba "masilla" el barco amigo se la prestaba. Sin embargo, –dice Eulogio–, el que recibía la masilla le mentía al que se la prestaba respecto a dónde había pescado. Cuenta el caso de un día en que Teodoro le dio masilla a un barco de Orio, pero éste le mintió respecto a dónde estaba pescando. A raíz de esto surge el comentario de que en la mar se mentía mucho, y había la creencia de que los de ciertos puertos mentían más que los de otros. En relación a esta rivalidad entre puertos recuerda un dicho: "Bermiotarren gezurra ohea zen Hondabirritarren egia baino". Lo dice riendo y sugiriendo que cada pueblo trucaba estos dichos en su mejor provecho."

La "raba", como materia prima, era cara. En la contabilidad del barco se anota el pago de una factura por importe de 19.888 Pts., el 11 de Junio de 1960. Este importe es considerable si se compara, por ejemplo, con el coste del gasoil consumido. Efectivamente, a lo largo de todo el año 1960 el consumo de gasoil fue de 40.855 Pts.

Estos episodios de asignarse la cantinela de mentirosos⁷³, los unos a los otros, y que persiste en el imaginario de muchas personas, lo recuerda también Trinidad al recordar cómo era la "majua"⁷⁴, esa pesca que se realizaba siguiendo a los tolinos. Trinidad relata:

"Sí, sí. Sobre todo en anchoa, venían barcos de toda la costa. Yo conocí, al principio, luego se perdió también esa pesca, la majua se llamaba. Se hacía siguiendo a los tolinos. Yo siempre he pensado que habría que estudiar eso, la majua. En casa siempre se hablaba de estas cosas. Por ejemplo, el padre llegaba a las cuatro o a las cinco de la tarde, con pescado o sin pescado, normalmente a esa hora, si venían, venían sin pescado. En primavera, antes que la ardora, la majua era...: Había unos barcos, en todos los puertos que salían a buscar tolinos, manadas de tolinos, y, entonces, uno –un barco– avistaba una manada y se ponía a seguirles, y, supón que era de San Sebastián, pero luego venía, por ejemplo, un pasaitarra, que también se ponía, al lado tuyo, a seguirle también. Imagínate que a la hora, o a las tres horas, de seguirles encuentran el pescado. Empiezan a rodearle y tal, y es el momento de echar la red, y echan la red. Eran redes pequeñas, pero lo que cogías era para los dos, para el pasaitarra y para ti. Si eran dos barcos, sólo echaba la red uno, y el otro esperaba, a ver si habías acertado. Si había acertado, aquello, a medias. Pero imagínate que hechas la red, y huts..., entonces, él echaba la red, el segundo, y entonces también a medias. Pero eso era la cosa más sencilla, porque imagínate que, como hemos dicho, el primero que ha ido, el donostiarra, ha cogido treinta arrobas..., pero entonces venía eso de que si eran de fiar, o no, si se fiaban unos de otros... Había puertos que tenían peor fama que otros. Igual todos serían tramposos, pero, concretamente, que yo sepa, según tengo oído, en Gipuzkoa eran los hondarribitarras los que peor fama tenían, y en Bizkaia, los bermeanos. Entonces, si había buena fe, no había problemas: He traído treinta arrobas y quince eran tuyas... Pero, si no se fiaban, echaban un hombre a bordo, para ver la venta. Pero eso era lo más sencillo, porque imagínate que si has cogido treinta arrobas, y se ha ido a puerto, pero el otro sigue, y todo lo que coja luego aquél también tiene parte éste, pero, imagínate que éste que sigue a otro bando, se les acercan otros barcos... Solía ser, sin abogados, pero un lío muy complicado, y era la cofradía la que hacía las cuentas."

Al comentar este episodio en relación a la "majua", Trinidad recuerda cómo su padre, Teodoro, que era una persona que no solía decir demasiados "tacos" y limaba las aristas a aquellos temas que en la época resultaban un tanto "verdes", llamaba golfos a los delfines, porque se apareaban:

"Había una cosa que entonces no entendía pero que ahora entiendo. Igual, en casa, estábamos cenando, y el padre estaba explicando cómo había sido la cosa y tal: jegan guztian izurdi golfoen atzetik eta ezertako! Cuando decía golfo, "izurdi golfuen atzetikan", luego me di cuenta lo que era, y es que estabas, igual, tres o cuatro hora siguiendo a los tolinos y, en vez de sacarte el pescado, igual se ponían a joder. Por eso, cuando decía "golfuek", yo luego me di cuenta de lo que quería decir..."

4.4. La contabilidad del barco

Durante la explotación del barco, siendo Teodoro el patrón, no se llevó ninguna contabilidad especial. Se liquidaban las partillas, semanalmente, y los ingresos y gastos se justificaban con los albaranes de la Cofradía y los recibos que el armador pudiera aportar. Sin embargo, desde principios de

73. Nos recuerda la manera actual en que los Gipuzkoanos y Bizkainos se imputan la titularidad de determinados chistes, los unos a los otros, como muestra de rivalidad entre vecinos.

74. Juan. A. Rubio-Ardanaz describe cómo se realizaba la pesca llamada "majua". ("Diferentes etapas en la configuración de la práctica pesquera en Orio (Gipuzkoa). Ramón Solaberrieta", in *Itsas Memoria. Revista de Estudios Marítimos del País Vasco*, 3, Untzi Museoa-Museo Naval, Donostia-San Sebastián, 2000, pp. 520-523). También en el artículo de Aingeru Astui Zarraga se le llama "majua". ("Kantauriko bra-garodun ingurasarea, inportazioa ala bilakaera?", in *Itsas Memoria. Revista de Estudios Marítimos del País Vasco*, 3, Untzi Museoa-Museo Naval, Donostia-San Sebastián, 2000, p. 234).

1960 hasta Octubre de 1963, período en el que, como consecuencia de la jubilación de Teodoro, Eulogio Genova fue el patrón, debido al acuerdo con Eulogio, el propio Trinidad confeccionó, a modo de libro de “caja”, un registro⁷⁵ de todos los ingresos, gastos y repartos que hubo.

Según recuerda Eulogio, el acuerdo económico que hicieron entre Teodoro y él mismo, incluía que Eulogio, además de percibir la parte que en la partilla le correspondía como patrón, se llevara, también un tercio⁷⁶ de los beneficios del armador. Además, Teodoro y su esposa Bitxori le cedieron la utilización del piso de la calle Campanario, 7-2º izda. Como compensación a esto último, dice Eulogio, su esposa, Edurne, se encargaría de la reparación de las redes del barco, sustituyendo el trabajo que, hasta entonces, hacía Bitxori.

Debido a este acuerdo, Trinidad contabilizaba⁷⁷ todos los ingresos y gastos del barco. Como ingresos de esta especial contabilidad se contabilizaron los importes que con la denominación de “partilla” correspondían al reparto del 50% a favor del armador⁷⁸. Como gastos se computaron los correspondientes al gasoil y aceite⁷⁹, pertrechos, gastos de rol y de despacho del barco, rabas, alquiler de sotos, trapos, seguros, pinturas, reparaciones, pago a rederas fuera de Donostia, el pago de la sonda a “Irgas” (cuyo primer plazo de 50.000 Pts. se realizó el 24 de Diciembre de 1960), inspección de buques, los pagos extras mensuales de 300 pesetas al motorista, txakurrena, bocadillos, Federación Sind. de Cofradías, taxi, una varada en un carro⁸⁰, certificado de arqueo⁸¹, y restaurante⁸² “Toki Alai” y “Pannier Fleuri”. También se llevaba a gasto el reparto⁸³ de los beneficios que, de vez en cuando, hacían.

4.5. La partilla

En los relatos de Trinidad y de Eulogio, no se precisa demasiado la manera exacta en que se hacía la liquidación de la partilla. En general se refieren a repartir al 50% los ingresos brutos⁸⁴ provenientes de la venta entre tripulación y armador.

Trinidad dice:

“La partilla se hacía los sábados al mediodía, en la cocina de casa. Venían dos o tres marineros, los que más iban con los números, y alguno de casa, la madre, la madre, por ejemplo. Se sacaban los vales de la cofradía, así sabías el dinero que habías ingresado, y, automáticamente, la mitad de eso cogía el armador y la otra mitad, para la tripulación. En esa tripulación podría estar, como en el caso nuestro, también el armador, como patrón. El patrón recogía, de ese cincuenta por ciento,...bueno para hacer ese cincuenta por ciento había que contar el número de marineros más media parte para el patrón..., el motorista llevaba una cuarta parte, pero pagaba el armador. Luego venían los dos marineros que hacían de txalupa mutil, que se encargaban de soltar y amarrar el barco de sus cadenas y la limpieza diaria después de haber hecho el uso. Al principio era eso, con el balde, luego con la bomba. Y esos cobraban, entre los dos, una cuarta parte, una cuarta parte que lo pagaban entre los marineros y el armador.”

75. La primera anotación contable que aparece en ese período en que la explotación del barco se hizo compartiendo a terceras partes la parte del armador, entre armador, patrón y Trinidad, es de 5 de Enero de 1960, y el asiento correspondiente dice: “Tiburcio Arostegui. Factura nº 11.604: 3.863,45 Pts”. La última anotación contable es de 30 de Octubre de 1963 y recoge el reparto que se hicieron Teodoro, Eulogio y Trinidad, de las 30.728,11 Pts. que había en caja, dejando el saldo en CERO Pts. Parece que, para celebrar la aventura de la explotación del barco, que duró casi cuatro años, se fueron al restaurante *Toki Alai*, de Orio, donde gastaron 420 Pts., según se recoge en el penúltimo asiento contable de la historia del *Trinidad*, cuando todavía era un barco de San Sebastián. Luego se puso en venta.

76. Los otros dos tercios eran para Teodoro y Trinidad, a partes iguales.

77. Trinidad lleva la contabilidad del barco en un libro “MAYOR” de muy gruesas pastas, con cantoneras de latón, y cuyo peso es de 5.1 Kilogramos.

78. La suma total de ingresos contabilizados en el período, Enero de 1960/ Octubre de 1963 (la última partilla fue el 28 de Agosto de 1963), fue de 1.717.865 Pts.

79. El pago del aceite se hacía en dólares. El primer pago, en 1960, figura por 3.778 Pts., equivalentes a 64,80\$.

80. No especifica en qué carro se varó el barco, pero el coste fue de 100 Pts. (13 de Marzo de 1963).

81. Seguramente relacionado con alguna obra, el pago por el certificado de arqueo fue de 500 Pts. (13 de Mayo de 1963).

82. En los cuatro años contabilizados figuran poquísimas facturas de restaurante. Una, la que parece más excepcional, corresponde a una comida que hicieron en el Pannier Fleuri, de Rentería, el 23 de Junio de 1960, cuyo importe fue de 1.177 Pts. En esa misma fecha, se repartieron entre Teodoro, Eulogio y Trinidad, las 30.728,11 Pts. que había en caja. También ese mismo día figura el pago de ocho botellas de sidra. Finalmente, una factura que podría tener cierto valor simbólico, pues está recogida en el penúltimo asiento de la contabilidad del barco, es la del restaurante *Toki Alai*, de Orio; el resto de facturas de restaurante, que, más que comidas de gratificación fueron comidas de trabajo y bocadillos, bastantes bocadillos, totalizan la suma de 1.650 Pts.

83. La suma de repartos totales realizados entre Teodoro, Eulogio y Trinidad en el período Enero de 1960/ Octubre de 1963, fue de 948.728,11 Pts.

84. Sí mencionan algunas deducciones del “monto mayor”, pero no con mucha precisión, por lo que las omitimos. Tampoco relatan con demasiada precisión cómo se configuraba el número de partes en que dividir ese 50% de la partilla.

4.6. El barco amigo

Durante la postguerra, a uno y otro lado del Bidasoa, surgieron oportunidades de colaboración entre pescadores. Recordando algunos pasajes narrados por Pío Baroja, no resulta difícil de suponer que existió, también en la mar, un tráfico de productos que algunos barcos se intercambiaban en la mar. Por ello, parece que una práctica habitual entre los barcos de Hondarribia y Donostia consistía en establecer lazos especiales con algún barco, el barco amigo, de Iparralde, principalmente de Donibane Lohitzun.

En el caso del *Trinido*, nos lo cuenta Trinido, el acuerdo era con el barco *Agur*, de Donibane Lohitzun, cuyo patrón era Xapolarrua (desconoce el nombre completo) y cuyo armador era Noël Zozaya. Algunos de los hechos narrados son los siguientes:

- En los años duros de la posguerra, todavía con el *Santa Teresita de Jesús*, se intercambiaban en la mar vino y naranjas, que llevaba éste, por pan blanco que traía el *Agur*. En una ocasión el *Agur* aportó, como objeto de intercambio un lote de navajas "PRADEL", que eran muy estimadas por los pescadores.
- También se hacía algo de contrabando, principalmente con los barcos de Hondarribia. Trinido recuerda una ocasión, parece ser que muy excepcional, en la que el *Santa Teresita de Jesús* trajo algunas puntillas.
- Esta relación generó lazos de amistad. Durante la guerra Teodoro llevó el *Santa Teresita de Jesús* a Donibane Lohitzun, para evitar que el Gobierno español lo incautara⁸⁵. El barco, mientras estuvo en Donibane Lohitzun, permaneció amarrado, pues no se les permitía salir a la mar y tampoco tenían tripulación allí. En compensación, durante ese tiempo, Teodoro anduvo de marinero en el barco *Agur*. Mientras, su esposa e hijo seguían viviendo, primero en Ondarroa, y luego en San Sebastián.
- Debido también a esta relación, surgieron oportunidades de trabajo. Trinido nos narra cómo para arreglar las redes de algún barco en Donibane Lohitzun, Bitxori, la esposa de Teodoro, y su hermana Sebastiana, cuando Trinido apenas tenía un año de edad, iban allí a reparar las redes.
- También, fruto de esta relación, Trinido recuerda cómo, cuando en 1975, él mismo compró una motora, para usarla para pescar y disfrutar con la familia, al elegir el nombre de la misma le pusieron *Urtxoria*, debido a que la tía Sebastiana lo propuso, en recuerdo del barco que ella y Bitxori conocieron en Donibane Lohitzun, fruto de esa relación.

5. EL PUERTO

Para entender cómo era el barco, sin embargo, es conveniente recordar, como en parte ya lo estamos haciendo, algunos elementos claves del contexto. Por ello, trataremos de introducir algunos comentarios en relación a la organización social entre armadores y pescadores, el rol de las mujeres en la historia del barco y, más específicamente, en relación al teñido de las redes, las fiestas del muelle, y la escuela, porque "el muelle" es un pequeño cosmos que crea una identidad propia, porque "ser del muelle" es una característica especial que no la tiene todo el que cree ser del muelle. Hace falta, en efecto, un reconocimiento o atribución externa que lo confirme.

Sucede, en efecto, que los del muelle se reconocen como pertenecientes del grupo, pero excluyen a otros muchos que, aunque se creen del muelle, no son aceptados como tales. Por eso, porque Trinido es del muelle, se le percibe una manera casi posesiva, sin apenas opción para la duda, de conocer los aspectos más íntimos del muelle: las fiestas, casi el nombre y parte de la historia de la totalidad de las personas que son del muelle, la escuela y el nombre del maestro, etc. Cuando evoca las cosas del muelle se ve añoranza en sus reflexiones, nos habla de una toponimia que en parte desconocíamos: *tornazulo*, *pixepel*, *la callejana*, *el barrio de la jarana*, *la casa nueva*, *la erdiko moila*, *la*

85. Al comentar esta manera de prevenir la incautación del barco nos sorprendió que, terminada la guerra, no se tomaran represalias contra los armadores que se habían "escapado". En opinión de Trinido, esta actitud de las autoridades franquistas se debió, en parte, a la gestión tolerante de las autoridades de marina en Gipuzkoa (sic.), y como muestra de esa buena voluntad, cita los nombres de los comandantes de marina Espinosa de los Monteros, Calderón y Garnica.

*kanpoko moila, la moila punta, kai arriba*⁸⁶, *la lasta, el lavadero, las escaleras anchas, las escaleras de Franco...* Y nombres, muchos nombres de gente que conoció en la escuela, de casi todos los pescadores del muelle, de las mujeres que hacían la venta o teñían las redes, de las pixoneras de todos los barcos, de los guardias que vigilaban el muelle...

Pero reconocer a una persona como del muelle no debe hacernos suponer que hay una única manera de ser del muelle. De hecho se da, junto a una identidad compartida en muchos aspectos, una diversidad de personajes de amplio espectro, que se refleja en la pertenencia a distintos estratos sociales, distintos oficios en la mar o en tierra, distintos estudios, primarios en la escuela de muelle o de bachiller en colegios, e incluso universitarios, etc.

También respecto al *euskara* Trinidad nos hace una confidencia y, al hacerla, lo hace con tristeza, porque cuando le pregunto si el muelle era euskaldun, siendo él y muchos de sus amigos del muelle euskaldunes, sin olvidar la época que vivían entonces, dice:

"Sí. Más que ahora sí, por lo menos, pero no del todo, jeh!, no del todo jeh!, no, no, no. La gente mayor sí, pero la gente joven no. La gente joven, no. Ahí se perdió... Con los amigos, tanto con los del muelle, como con los de la cuadrilla, hablábamos en español. Pero la gente mayor, todos hablaban en euskera."

Anécdotas, muchas anécdotas en el recuerdo que Trinidad guarda del muelle. La represión nunca se da en un único dominio, lo hemos visto ya con el *euskara*, sino que lo invade todo. Por eso, al recordar cómo jugaban en el muelle, y cómo era la presencia policial, interesada en proteger los valores morales del régimen franquista más que interesarse por criterios de salud, recuerda:

"En mis tiempos, yo recuerdo que siempre ha estado prohibido bañarnos en el muelle. Yo, la primera multa que llevé a casa fue por bañarme frente a casa. Al que le agarraban, y a mí me agarraron... porque el guardia iba de paisano, en la posguerra, en el año 40 o así, y me estaba bañando delante de casa, algunos se bañaban en pelotas, también, pero yo estaba con un pantalón, bañándome, y, ¿chaval, dónde vives? Pues ahí... le dije, señalando con el dedo. ¡Jo!, vamos a casa..., y mi madre le armó...: ¡Más le valdría ir donde esas marranas del Club Náutico –porque estarían en traje de baño– y no meterse con el pobre chaval...! No sé si la multa era de dos pesetas y tal, pero le dijo ¡Toma tres para que tomes un café y tal!"

5.1. Armadores y pescadores

En general, la mayoría de los patrones embarcados eran los propios armadores del barco. En el caso de Eulogio, si bien no era formalmente el armador del barco, sí estaba interesado además de en la partilla en los buenos resultados del barco porque él participaba de un tercio de los beneficios. Hemos pretendido saber cómo eran las relaciones sociales entre pescadores y armadores-patrones, y hemos obtenido los comentarios siguientes:

Para Eulogio, la relación era buena, pero en tierra, en general, los patrones andaban con los patrones, y los pescadores con los pescadores...

Para Trinidad:

"Mi padre, por ejemplo, en la sociedad Aitzaki había varios patrones. El padre de Mari Carmen, por ejemplo, Javier Urezberueta, Félix Oronoz (El patrón del José Antonio, cuyo armador era Txonin Bontigui), Ignacio Carril (uno de los armadores del Torrekoa, el Aingeru Erregina). Casi todos eran patrones y armadores, a la vez. Lo que pasa, por ejemplo, que el padre de Mari Carmen, no era único armador. Era socio con Bontigi, pero casi todos, menos los barcos de Bontigi, –que con el Mentxu creo que eran los únicos cuyos armadores no eran pescadores–, cuyos barcos tenían los nombres de: José Antonio, el Kiri-ko, y el Gregoretzo –los nombres de los hijos–, y en Fuenterrabía tenía el Amaia –el nombre de otra hija–."

Y cuando le preguntamos si se distinguía quién era armador y quién *arrantzale*, dice:

"Pues sí... No con grandes ventajas, pero sí. Por ejemplo, en la Sociedad Aitzaki, yo solía ir con el padre los domingos, a tomar unas aceitunas, y allí, de marineros, no recuerdo a ninguno. Los amigos de mi padre en la sociedad eran Javier Urezberueta..., los que te he dicho antes. También tenían amigos de tierra: José Luis Erkizia, que tenía unos seguros..."

⁸⁶. Por españolización del *euskara*, lo que inicialmente era el *kai arribe*, es decir el puerto bajo las rocas, se convirtió en el *kai de arriba*, *kaiarriba*.

5.2. Las mujeres

Un comentario genérico que relata Trinidad en relación al trabajo que hacían las mujeres:

"Pues que las mujeres trabajaban mucho. Por ejemplo, cosiendo la red, cosiendo la red, tanto con buen tiempo como con malo, lo pasaban mal, sentadas allá en el suelo... Hoy en día, ya, recurren a una tienda de campaña, o una sillita o no sé, o a otras muchas cosas..."

Pero no solamente las rederas, sino, por ejemplo, la cantidad de mujeres que trabajaban debajo de la casa nuestra, porque el exportador de pescado, el más fuerte era Zufiaurre, la Batista..., y tenía igual veinte mujeres que se pasaban toda la noche, toda la noche, y en pleno invierno, igual, poniendo pescado en las cajas. Sacar de las tinas y poner en las cajas, poner hielo y... Eran trabajadoras del exportador.

(...)

La pixonera, -que se llamaba-, la pixonera, la que llevaba la venta; y, en el caso nuestro, la redera, que era la ama. La ama estaba todo el día cosiendo las redes...

(...)

La madre estaba, pues, apuntando las arrobas, y esas cosas. Después, llevaba el txartel aquél a la cofradía y en la cofradía le daban el albarán..."

En relación a las mujeres, en el ámbito pesquero, mucho se ha enfatizado respecto a un presumible matriarcado. Sin embargo, al analizar el libro *Mujer Vasca: Imagen y realidad*⁸⁷ con los contenidos de entonces, y luego a través de un trabajo académico de revisión de su contenido en 2007, pudimos verificar que el poder que las mujeres podían ejercer en el sector pesquero era, netamente, inferior al del hombre, contradiciendo la fábula de un hipotético matriarcado que algunos imaginan.

Por eso, en el caso concreto de la familia Vaqueriza, al interesarnos por una cierta distribución de las decisiones en torno al negocio, preguntamos a Trinidad si algunas de las decisiones concernientes al barco fueron tomadas por su madre, que ejercía en el negocio desde la doble versión de redera y pixonera. En concreto, cuando le preguntamos si, en alguno de los aspectos incluso no importantes, como por ejemplo, los colores con los que se pintaba el barco, era su madre la que decidía, dice: *"La ama no intervenía en esas cosas. No, la madre no. (...) Yo creo que fui yo mismo. En eso mi padre me dejaba elegir esas cosas..."*

No obstante, en relación a los estudios de los hijos, sí parece que en este caso se refuerza la idea de que en la elección de estudios de los hijos la influencia de la mujer, de la madre, ha sido importante. Por eso, para tratar de entender cómo se pudo gestar en su familia el que Trinidad estudiara el bachillerato superior en el colegio de los jesuitas, Trinidad comenta que ya existía el precedente de algunas chicas del muelle que habían estudiado en colegio. A este respecto, recordando que él fue el primer chico del muelle que lo hizo, dice:

"En chicos, sí, por lo menos, en chicos, sí. Así como en chicas ya hubo chicas que iban a San Bartolomé, por ejemplo, las hijas de Félix Urtizberea, del secretario de la cofradía y armador del Mirentxu y Mari Carmen, ésas, las dos, Mirentxu y Mari Carmen fueron a San Bartolomé. Mirentxu era la mayor de las dos pero era un par de años, o tres, más joven que yo. Luego, yo creo que fui el primer chico del muelle que fui a colegio. Se le ocurrió a mi madre, a mi madre, esas cosas... seguro que fue decisión de la madre..."

También, al preguntar a Trinidad si, durante la época que él recuerda, conoció el hecho de que alguna mujer estuviera embarcada como pescadora, nos comenta que actualmente, que él sepa, en el barco *Otoitz*, propiedad de Padilla, figura embarcada, como tripulante, su mujer, Yolanda Pérez San Juan. Parece ser que se trata de la primera mujer registrada en la Cofradía de Donostia como pescadora.

5.3. La tintera

De entre los trabajos que había que hacer, Trinidad recuerda que el mantenimiento de las redes era complicado. Además del trabajo de coserlas, que realizaba su madre, el tintado de las redes era importante:

87. VALLE, Teresa del et al.: *Mujer Vasca: Imagen y realidad*, Anthropos, Rubí, 1985.

"Las redes eran de algodón y daban mucho trabajo porque para que no se pudrieran había que secarlas lo más a menudo posible y el sitio para extenderlas, tampoco sobraba aquí; así como en Orio todos tenían una especie de huertas... Aquí no, aquí tenían que coger el sitio o esperar txanda⁸⁸. También había que teñirlas. Para teñirlas, se recurría a la rampa, a la rampa haundia, a la grande, y había una señora la Terexa, la tintera, que es la que se encargaba de encender el fuego. Se hacía con una pila de leña, y luego tenía una base de hierro de cuatro patas, un poco alta, para que entrara el aire... A los dos lados de la rampa, casi arriba, tanto en la parte de la Concha como de las casas, había dos escaleras, de poca altura, y contra esas escaleras, por la cosa esa del socaire, ahí se encendía el fuego. Entonces, la señora ésa encendía el fuego. Luego, tenía también un caldero grande que se llenaba de agua y se le echaba la piedra. Era una especie de piedra, el tinte ése... Eran unos sacos de un compuesto⁸⁹, como sacos de cemento, como petrificados, y con un cincel se le quitaban unos cachos, y se disolvía, se disolvía con el calor del agua hirviendo, y, después, cuando bajaba un poco la temperatura y tal, se empezaba a meter la red, bueno..., no la red, parte de la red, unas dos brazas de red se metía, y eso al carro, luego otras dos brazas, y así... El hombre que andaba tiñendo llevaba unas siras..."

Y cuando le preguntamos si ese trabajo lo hacía la gente del barco, dice:

"¡Qué va! Entonces los marineros no se metían para nada ahí. Lo hacía el patrón, y en nuestro caso por lo menos, siempre teníamos alguno⁹⁰ al que le daba algo más, de su parte, claro, por ayudar en estas cosas.

(...)

Los domingos, por ejemplo, los domingos, si el sábado se había extendido la red, había que recogerla, después de comer, los domingos. Antes de ir donde los amigos, pues a recoger la red, el aita y yo, y cuando Xerapio vivía con nosotros, Xerapio también. Y si no, alguien más que teníamos, lo que hemos dicho, en este caso era Fernando, Fernando Vaqueriza, Fernandito, uno de los hijos de Xotero (todos éramos parientes)."

5.4. La escuela

La escuela del muelle⁹¹ ha sido, en el muelle, una escuela importante. Para Trinidad, como seguramente para todos los chavales del muelle, fue su primera escuela y a pesar de que entonces sólo tenía unos seis años, el primer año, antes de la guerra lo hizo allí. Al referirse a esto y a los maestros, dice:

"Uno (refiriéndose a que sólo tenían un maestro). Don Santiago. Y aquél maestro, para aquellos tiempos, era un avanzado, era un republicano. Avanzado en el sentido que le gustaba la libertad, el deporte... Con su mujer, en bicicleta en verano, por toda Francia andaba... ¡fíjate en aquellos tiempos! Y era de los que si no llovía..., al castillo, al Matxo, allá daba la lección. Era único... Yo tenía seis o siete años. Luego fui a los frailes, a Los Ángeles.

(...)

Bueno, estando en la escuela del muelle estalló la guerra, terminar el curso y estalló la guerra. En el muelle sólo teníamos un maestro, pero claro, nos daba lo mismo a mí, que era, creo, el más pequeño, que al primo Xerapio, a la vez, que me lleva seis años a mí. Todos a la vez, Pedrotxo y todos a la vez. Yo aprendí a escribir y a leer, allí.

(...)

Luego estalló la guerra, y estuve un año, por lo menos, en el Castillo, donde ahora es Orixé. Con mis dos primas ahí he andado y, ya, en los dos últimos años de la guerra en los Ángeles, en la calle San Juan. Me acuerdo de algunos frailes: el hermano Joxe, Joxepe le llamábamos, y el hermano Pedro, que era un santanderino malo, malo... Luego te das cuenta de muchas cosas, y, así, comentando con otro, también, que fue condiscípulo, al que le hizo la vida imposible porque se enteró que el padre de este chico estaba en el campo de concentración. El compañero mío se llamaba Miguel Fermín, que era de la parte vieja, que luego fue pintor y ahora ya se ha jubilado..."

88. Incluso, recuerda Trinidad, en ocasiones había que recurrir al Paseo Nuevo, llevando la red en el carro, dando la vuelta a todo el Paseo Nuevo, hasta el Aquarium.

89. En la contabilidad del barco aparece un asiento (16 de Marzo de 1960): "Casa Bontigui- Caja de tinte... 875 Pts., y otro asiento (7 de Abril de 1960): "Por ayudar a teñir la red (Guillermo, Altzerri, uno de los marineros)... 25 Pts.

90. Se refiere, principalmente a Fernando Vaqueriza.

91. Iñaki Olaizola, uno de los autores de este trabajo, recuerda también a un magnífico maestro que tuvo en la escuela del muelle en los años 1950-1951. Se trata de D. Manuel, que le enseñó a leer y a cuartejar la rosa de los vientos. Posteriormente vio publicado por D. Manuel el método de la "epacta" para calcular la situación de marea en cualquier fecha y momento. Conviene recordar que el conocimiento de la situación de marea era muy importante hace unos años, cuando todavía los puertos no estaban dragados y las bocanás de entrada a los puertos solamente eran practicables con determinados niveles de marea.

Como un exponente más de que existen maneras diferentes de ser del muelle, Trinidad estudió el bachillerato superior en el colegio de los jesuitas. Sin embargo, la impronta de su vocación estaba en los asuntos de la mar, y al no conseguir la autorización de sus padres para estudiar náutica pasó a trabajar en un banco. Por eso, cuando le preguntamos por qué no siguió estudiando, dice:

“A mí, la única vocación, vamos a decir..., era la mar, y el ser pescador se desechó, el padre no quería. Hortarako, nahikoa ni –decía–. Entonces, pues la marina mercante, eso me gustaba. Entonces el padre recurrió al que había sido el armador del MENTXU, que era el segundo o tercer comandante de San Sebastián, que había sido capitán mercante, antes de entrar en la armada. Y le quitó de la cabeza: Teodoro, no le dejes, no le dejes hacer eso, porque eso no es vida y tal... Así fue, y como no tenía vocación para otras cosas, yo, pues a lo fácil. O Mercante, o nada. Por eso, recurrí a lo fácil.”

5.5. Las fiestas del muelle

Al recordar las fiestas del muelle, Trinidad comenta el debate que había entre los pescadores, debido a que las fiestas del Carmen coincidían en plena campaña del bonito. Dice:

“Se dio la opción de hacer una de las dos fiestas. Por ejemplo, en tiempos del Carmen había pescado, había atún y tal, y el que no quería perder la ocasión seguía, pero tenía que hacer fiesta en la semana grande, el día de la Virgen, una de las dos. Y todavía, creo, que se sigue haciendo así.”

Las fiestas del Carmen eran importantes porque la cofradía disponía de dinero, entonces. ¡Como entraba tanto pescado! El porcentaje txiquito aquél, pues hacía suma, y, entonces, todo esto lo pagaba la cofradía. Hoy en día, no. Hoy en día hay una comisión que se encarga de pedir...

Lo importante era la música. A la noche verbena, a la mañana pasacalle, ¿ya tienes oído, no, lo de la Virgen del Carmen, no? Iba yo a trabajar al banco, me levanto a las siete y tal, y debajo de casa, las pescadoras..., y una dice: ¡Viva la Virgen del Carmen, qué cojones...!

Luego, la regata de txaneles, que tú has participado, también de tinas, que era más difícil aquello, la cucaña, regatas de traineras. Con las tinas, también, los chavales hacían carreras, metiéndose dentro de la tina y rodando. También, las mujeres, cuando se bañaban con aquellos vestidos negros, además tengo el recuerdo, por lo que sea, de que las más potolas eran las que se bañaban: una era la Coro Urtizberea, casada con Ikazategi, la otra, la madre de Olegario Iturralde, Coro Oronoz Carril, y la otra era la madre de los Larrinagas, de Mai y de Mon, ésta también Coro se llamaba. Además, haciendo alarde de volumen se echaban haciendo ¡bumba!, harrikoskorra...”

También recuerda cómo los domingos unas mujeres del muelle jugaban a las cartas alrededor de una tina de pescado, y la anécdota de aquél guardia al que echaron al agua:

“Sí, los domingos, los domingos, sí. Unas señores, mayores ya, la madre de Mari Carmen, no, la madre de Mari Carmen, no, la tía... Ponían la tina con el culo arriba y jugaban a la brisca...”

(...)

Sí, le echaron... Le echaron –se ríe–, a uno que se le llamaba Napoleón, pero eran guardias de la posguerra, recién terminada la guerra, eran sobre todo gente..., eran navarros, casi todos, que se habían enganchado al ayuntamiento, y gozaban de esa potestad, de no tener uniforme y, a veces, de paisanos, duraron unos dos o tres años, de paisanos, sí, sí...”