Lurralde : invest. espac.	45	2022	p: 239-268	ISSN 0211-5891	ISSN 1697-3070 (e)

GETARIAKO BAXURAKO ARRANTZA. GAUR EGUNGO EGOERA ETA ETORKIZUNEZKO ERRONKA NAGUSIAK

LOREA AZKUE EZENARRO

Universidad del Pais Vasco/Euskal Herriko Unibertsitatea
UPV-EHUko Enpresen Administrazio eta Zuzendaritzako Gradua

loreaazkue99@gmail.com

EUSEBIO LASA ALTUNA

Universidad del Pais Vasco/Euskal Herriko Unibertsitatea
UPV-EHUko Ekonomia Aplikatua Saila eta GEZKI Institutoko kidea
eusebio.lasa@ehu.eus

HARREMANETARAKO: EUSEBIO LASA ALTUNA

Universidad del País Vasco - Euskal Herriko Unibertsitatea, UPV/EHU
eusebio.lasa@ehu.eus
Ekonomia eta Enpresa Fakultatea
Gipuzkoako Atala
Oñati plaza, 1, 20018 Donostia
Gipuzkoa

Laburpena

Getariako baxurako arrantza sektorearen etorkizuna baikortasunez ikusten da. Itsasontzien eta arrantzaleen kopurua zerbait jaitsiko bada ere, arrantza errentagarria izaten jarraituko duela iragartzen da. Gakoa arrain kuotak ondo gestionatzea da. Baita ere, arrainaren kalitatea bermatzeko neurriak hartzea. Gainera, kuotak itsasontzien artean banatzen badira lan erritmoa egokitu daiteke eta presio psikologikoa gutxitu arrantzaleen lan baldintzak asko hobetuz. Ezin da ahaztu ere, Getariako baxurako arrantza sektoreak trakzio funtzioa betetzen duela udalerriko sare ekonomikoan, bereziki turismo arloan eta ostalaritzan. Horregatik, arrantza sektore indartsu eta osasuntsu bat edukitzea ezinbestekoa da Getariako sare sozioekonomikoaren etorkizuna bermatzeko. Metodologia aldetik, artikulu hau burutzeko arrantza aztertu duten autore desberdinak berrikusi dira. Ondoren, lanketa honetatik identifikatu dira zeintzuk diren Getariako baxurako arrantza aztertzeko kontuan

hartu behar diren adierazle nagusiak eta, azkenik, ikerketa hori osatzeko, landa azterketa bat burutu da Getariako arrantzan adituak diren 7 pertsona elkarrizketatuz.

Hitz gakoak: Baxurako arrantza, Getaria, Gipuzkoa, Euskal Herria

Resumen

La pesca de bajura en Getaria: situación actual y principales retos a futuro

El futuro del sector de la pesca de bajura en Getaria se configura de forma optimista. Se prevé que, aunque disminuya el número de barcos y la mano de obra, la pesca seguirá siendo rentable. La clave es gestionar adecuadamente las cuotas de pesca. También es importante tomar medidas para asegurar la calidad del pescado. Además, si las cuotas se reparten entre las embarcaciones, se puede ajustar el ritmo de trabajo y reducir la presión psicológica, mejorando mucho las condiciones laborales. No hay que olvidar que el sector pesquero de bajura de Getaria juega un papel importante en el tejido socioeconómico del municipio, especialmente en el ámbito del turismo y de la hostelería. Por ello, contar con un sector pesquero fuerte y saludable es fundamental para asegurar el futuro del tejido socioeconómico de Getaria. Desde el punto de vista de la metodología, para realizar este artículo se han revisado diferentes autores especializados en la pesca de bajura. Posteriormente, a partir de este trabajo se han identificado los principales indicadores para estudiar la pesca en el municipio y, finalmente, se ha realizado un estudio de campo entrevistando a 7 personas expertas en la materia.

Palabras clave: La pesca de bajura, Getaria, Gipuzkoa, País Vasco

Summary

COASTAL FISHING IN GETARIA: CURRENT SITUATION AND MAIN CHALLENGES FOR THE FUTURE

The future of the coastal fishing sector in Getaria is optimistic. It is predicted that even if the number of boats and fishermen goes down, fishing will continue to be profitable. The key is to manage properly fish quotas. Also, take measures to ensure the quality of the fish. In addition, if the quotas are distributed among the vessels, the pace of work can be adjusted and psychological pressure reduced, greatly improving the working conditions of fishermen. It should not be forgotten that the coastal fishing sector in Getaria plays an important role in the economic network of the municipality, especially in the field of tourism and restaurant and bar business. Therefore, having a strong and healthy fishing sector is essential to ensure the future of the socio-economic network of Getaria. From the point of view of methodology, to carry out this article different authors specializing in inshore fishing have been reviewed.

Subsequently, based on this work, the main indicators to study fishing in Getaria have been identified and, finally, a field study has been implemented by interviewing 7 experts in the field.

Keywords: Coastal fishing, Getaria, Gipuzkoa, Basque Country

1. Sarrera

Artikulu honen helburua Getariako baxurako arrantza sektorea aztertzea da, gaur egungo egoera zein den azalduz eta etorkizunari begirako erronka nagusiak aurreikusiz.

1. mapa: Getaria udalerriaren kokapena Gipuzkoan

Iturria: Gipuzkoako Foru Aldundia (2021)

Getaria, Euskal Herrian, Gipuzkoako kostaldean hain zuzen ere, kokatzen den 2.830 biztanleko herri bat da (Eustat, 2020). Getarian arrantza-sektoreak pisu ekonomiko nabarmena dauka. Antzinatik datorren jarduera ekonomiko bat da. Hain zuzen ere, duela mende batzuk, baleak ehizatzen zituzten eta ondoren arrain mota batzuk arrantzatzen hasi ziren (bisigua, sardina, legatza…). Dudarik gabe, arrantza oso garrantzitsua izan da herrian itsas-elikagaiak lortzeko eta herriko ekonomia bultzatzeko. Bestalde, arrantza-

sektorearen barnean, baxurako arrantza izan da Getariako arrantza mota bakarra, inoiz ez baita egon alturako itsasontzirik. Horrez gain, "motor txiki" deritzon itsasontzi txikiak ere oso nabarmenak dira, azken urteetan, gainera, gora egin dutelarik. Getariako arrantza sektore hori bertako egitura sozioekonomikoan integratuta dago. Gaur egun, 1.256 enpleguetatik %24,8 lehen sektoreko jardueratan aritzen dira, beste %23 industrian, %51,5 zerbitzuetan eta %0,6 eraikuntzan. Horrez gain, langabezi tasa %10 inguruan dago (Eustat, 2020).

Artikuluaren egituraketari dagokionez, lehenbizi, lana burutzeko metodologia aurkezten da. Gero, Euskal Herriko arrantzaren kokapenari heltzen zaio. Ondoren, Getariara salto egiten da bertako baxurako arrantzari buruzko aldagai nagusiak ikertuz eta adituen atalez ataleko hausnarketak gehituz. Bukatzeko, Getariako baxurako arrantzaren egoeraren eta etorkizunaren inguruko ondorio nagusiak laburbiltzen dira.

2. Metodologia

Ikerketa nagusi hau aurrera eramateko, lehenbizi, Getariako baxurako arrantza Euskal Herriko arrantza sistemaren barruan kokatu da. Atal hau burutzeko arrantza aztertu duten autore desberdinak kontuan hartu dira, besteak beste: Gracia Cárcamo, López Iosa, Tolosa Bernadez, Gerhard, Pastor Ridruejo, Da Rocha, Gutierrez, Surís, Molina, Roldán Barbero eta Murua.

Ondoren, lanketa honetatik identifikatu dira zeintzuk diren Getariako baxurako arrantza aztertzeko kontuan hartu behar diren adierazle nagusiak. Azkenean ikerketa hau burutzeko garrantzitsuenak kontsideratu diren 11 adierazle aukeratu dira: (1) portuaren azpiegiturak; (2) Itsasontzien eraldaketa; (3) arrantza-flotaren bilakaera; (4) arrantzontziaren barne-funtzionamendua; (5) Ian baldintzak; (6) ontzien arrantza-tresnak; (7) sare konpontzaileak; (8) kuoten eragina; (9) arrantzatutako arrain motak; (10) arrainaren merkaturatzea eta (11) Getariako arrantzaren etorkizuna. Aldagai horiek garatzeko eta sakontzeko, alde batetik, Eusko Jaurlaritzako Ekonomiaren Garapena, Jasangarritasuna eta Ingurumen Sailera jo dugu. Baita ere, informazio asko lortu da Getariako Arrantzaleen Kofradiako artxiboak arakatuz. Horrekin batera Delgado, Lopez Arranz, Tolosa Bernardez, Lopez Losa, Hidalgo eta Gonzalez bezalako autoreak berrikusi dira.

Gero ikerketa hori osatzeko landa azterketa bat burutu da. Bertan Getariako arrantza aztertzeko pertsona klabeak diren 7 aditu aukeratu dira: (1) Emeterio Urresti, Getariako Arrantzaleen Kofradiako lehendakaria; (2) Josu Ezenarro, Getariako Arrantzaleen Kofradiako idazkaria eta Getariako alkate ohia; (3) Miren Garmendia, Gipuzkoako Arrantzaleen Kofradiako idazkaria; (4) Angel Martinez de Lahidalga, Getariako Santana itsasontziko arrantzalea; (5) Marian Uribetxeberria, Getariako sare konpontzailea; (6) Juan José Azkue, Getariako Santana itsasontziaren patroi ohia eta armadorea eta (7) Mariano Larrazabal, Iriazabal enpresako nagusia eta arrain eroslea. Aditua izateko kontuan hartu da Getariako arrantza sektorearen ezagupena, bakoitza bere eremu zehatzetik ikusita, guztien hausnarketak sektore osoari buruzko sare integral bat mamituz.

Aditu horiekin aurrez aurreko elkarrizketa kualitatiboak burutu dira 11 aldagai horien inguruan sakontzeko eta gero bertan lortutako informazioa aldagai bakoitzaren hausnarketara gehitu egin da ikerketa osatuz. Esan beharra dago ere 7 elkarrizketa kualitatiboekin osatutako landa azterketa hori 2021eko irailean burutu zela. Artikulua amaitzeko, aldagai horiek banan bana aztertu ondoren ikerketaren ondorioak atera dira. Azken atal honetan ikerketa osoari buruzko azken gogoetak plazaratu dira Getariako baxurako arrantzaren etorkizunean indarra jarriz.

3. Getaria: Euskal Herriko arrantza-herri garrantzitsua

Getaria betidanik izan da Euskal Herriko arrantza-herri garrantzitsu bat. Era batera edo bestera, Getariako arrantza Euskal Herriko eta Europako arrantzaren bilakaeraren parte izan da. Bide horretatik esan daiteke Euskal Herriko arrantza historiaurrean hasten dela. Hainbat aztarna aurkitu dira Euskal Herriko kobazuloetan arrantza paleolitotik datorrela ziurtatzen dutenak. Arkeologoek arrain moten irudi hieroglifikoak aurkitu dituzte, besteak beste, bisiguak eta mihi-arrainak (Gracia, 1996). Dokumentuei dagokienez, lortu diren dokumentu zaharrenak erdi aro aurrekoak dira eta hauei kasu egiten badiegu argi geratu da baleak izan zirela itsasoa zeharkatzen zuten bizidun ospetsuenak, udazkenean hurbiltzen baitziren Euskal Herriko kostaldera. Gero, 1530. urtean agertzen dira lehendabiziko aztarnak Ozeano Atlantikoaren beste aldean, hain zuzen ere Ternuan eta ondoren, XVII. mendean, zabaltzen dira aztarna horiek Islandiara eta Spitzberg uharteetara. Urtero, udaberri garaian, Euskal Herriko belaontzien kopuru handi bat Ternuara joaten ziren bakailaoren eta balearen izen handiko olioaren bila (Gracia, 1996).

XVIII. mende hasieratik aurrera, Ozeano Atlantikoaren beste aldeko iharduera hori bukatu egiten da Utrechteko itunaren ondorioz. Praktikan, eremu hori ingeles itsasontzientzat geratu zen. Gainera, Ipar Atlantikoko itsas hegemonia eskuz aldatu zen. Aurretik, XVI. mendean, Gaztelako koroari zegokion bizkaitar eta gipuzkoar arrantzaleen mesederako eta ondoren, XVII. mendean, Frantziaren hegemonia ezarri zen eta horrek lapurtar arrantzaleen alde egin zuen (Gracia, 1996). Orduan Euskal Herriko hiru itsasaldeko probintziek (Gipuzkoa, Bizkaia eta Lapurdi) ibilbide ezberdina hartu zuten. Gipuzkoa izan zen hirutatik beherakada ekonomiko handiena izan zuen probintzia, Caracas konpainiak ordezkatzen zuen abentura kolonialaren alde egin baitzuten, askoz ere errentagarriagoa zelarik ekonomikoki. Bizkaian aldiz, XVIII. mendeko bigarren erdialdean, arrantza sektoreak gora egin zuen. Lapurdiri dagokionez, Ternuako kanpainak atzean utzi ondoren, beraien arrantza kontserba-industriara zuzendu zen. Geroago, XIX. mendeko bigarren erdialdean, Bizkaia eta Gipuzkoan ere kontserba-industria indartu zen italiar kontserba-industriek bultzatuta.

XIX. mende amaierarako, arrantza jarduera asko hobetu zen Euskal Herriko kostaldean. Itsasontzietan eman zen aldaketa nagusiena lurrunezko motorren erabilera izan zen. Hauek, segurtasun aldetik, belaontziak baino ziurragoak ziren. Hala ere, garai horretan emandako beste zenbait aldaketa ez ziren batere onuragarriak izan. Berrikuntza horiek gehiegizko

arrantza zekarren eta horren ondorioz, XIX. mende amaieran, izugarrizko beherakada eman zen, besteak beste, neguko bisiguaren eta legatzaren arrantzan eta udako hegaluzearen kostera gehien ustiatzen zen arrantza bilakatu zen. Garai horretan kezkatzen hasten diren lehen adituak ahotsa altxatzen hasten dira. Arrantza munduak, berriz, XX. mende osoan ez du arriskurik ikusiko. Beraien ustetan, sardinarekin igaro zen moduan, espezieren bat desagertu ezkero gero beste espezieren bat arrantzatzeko aukera egongo zen, kasu horretan antxoa, eta beraz gehiegizko ustiatzearekin ez zuten arazo handirik ikusten. Ez hori bakarrik, 1927tik aurrera, Pasaian PYSBE (Pesquerías y Secaderos de Bacalao de España, S. A.) konpainiak arraste itsasontzi asko eraiki zituen. Itsasontzi hauek prestatuta zeuden arrain kopuru handiak arrantzatzeko eta ikaragarri harrapatzen zuten Ipar Atlantikoan (López, 2000). Baita ere, 1960-ko hamarkadako zenbait urtetan antxoa harrapatze izugarriak egin zituztenez, merkatuak ezin izan zituen guztiak barneratu eta ondorioz kofradiek bandera egunak jarri zituen egun horietan itsasontziek arrantzara ez ateratzeko (López, 2008). Baita ere, Estatu frantsesean arrantza intentsiboko teknika berriak martxan jarri zituzten eta 60. hamarkada horretan Espainiako gobernuak armadoreei diru laguntzak eman zizkieten flota handiak osatzeko arrantza ahalmen izugarriarekin. Gehienbat alturako arraste-ontziak ziren (Tolosa, 1985).

70. hamarkadan, arrantzaren gehiegizko ustiatze testuinguru horretan, Europar Kontseiluak arrantza ondasunen Europar Komunitatearen politika egituratzen hasi zen. Dudarik gabe, 1972an arrantza sektorea oso gai garrantzitsua izan zen Danimarka, Erresuma Batua eta Irlanda Europako Ekonomia Erkidegoan sartzeko negoziazioetan (Gerhard, 2021). Handik aurrera, beraien lurralde-urak kontsideratzen zituzten 12 milla 200 millan bilakatu ziren. Arau aldaketa horrekin beste herrialde batzuetan arrantzatzen zuen euskal flota arazo handiekin topatu zen (López, 2008). Modu honetan hasi zen Europako Arrantza Politika Bateratua (APB) martxan jartzen lau erronkei aurre egiteko: (1) egituren politika bateratua izateko; (2) arrantza baliabideen kontserbazioa eta kudeaketa ahalbidetzeko; (3) kanpoko merkatuekin harremanak sortzeko eta (4) merkatuen antolaketa bateratua bultzatzeko (Pastor, 1986).

Gainera, APB-ren gako nagusienetako bat, TAC-ak (Total Allowable Catch) dira. Urtero Europar Batasuneko Ministroen Kontseiluak, ICES-ek (International Council of the Exploration of the Sea) eskainitako datuekin, arrain espezie garrantzitsuenetan, erkidegoko flotek itsas eremu bakoitzean gehienez harrapatu dezaketen arrain kuota finkatzen du (Da-Rocha eta Gutiérrez, 2004). Jarraian, 1986. urtean, Espainia eta Portugal Europar Batasunean sartu ziren gero Groenlandia irten egin zen, Alemaniako bi aldeak bateratu egin ziren eta 1996an Suedia eta Finlandia gehitu egin ziren. Europar Batasuneko bilakaera horrek ondorio zuzenak eduki ditu Euskal Herriko arrantza sektorean, bereziki Espainia eta Frantzia bezalako bi Estatu handien flotaren parte denean. Baita ere momentu gatazkatsuak bizi izan dira Estatuen eta arrantza tresnen arteko talka sortu denean kolokan ipini dutelako arrain espezie garrantzitsuenen etorkizuna eta gatazka horietan zuzenean inplikatuta egon dira Euskal Herriko eta Getariako flota. Hain zuzen ere, 1992. urtean Arcachoneko hitzarmena sinatu zuten Espainia eta Frantziako gobernuek Frantziako arrantza flotak

erabiltzen zituen sare pelagikoen eta bolanten auzia konpontzeko. Akordio honen helburua bertan arrantzatzen zuten itsasontzien arteko haserreak ekiditea, arrantza baliabideen kontserbaziorako oso kaltegarriak ziren arrantza tresna batzuk saihestea, behar izan ezkero egun batzuetarako arrantza debekatzea edota itsasontzien pilaketak gutxitzea izan zen (Roldán, 2011). Hala ere, orokorrean botere publikoei ez zaie baliabide naturalen egoera eta horien ustiatzeko aukerak iraunkorrak izatea soilik interesatzen. Baita ere, zaindu behar dute arrantzaleen eta batez ere arrantzatik bizi diren lurraldeen ongizatea (Surís eta Molina, 2001).

Euskal Herriko arrantzaren bilakaera honek bi arrantza modalitate nagusi utzi digu gaur egungo errealitatean, alturakoa eta baxurakoa. Baxurakoan zentratuz, Getarian egiten den arrantza guztia baxurakoa baita, baxurako arrantza azken mendeetan egin den eta oraindik ere gure artean jarraitzen duen jarduera bat izan da (Tolosa, 1985). Baxurako arrantza horren barruan bi arrantza mota ere desberdindu daitezke arrantzatzen den espeziearen eta erabilitako teknikaren arabera. Alde batetik, azaleko arrantza da garrantzitsuena, espezie migratzaile pelagikoei zuzenduta dagoena, urtero gure kostara gerturatzen direnak eta sareekin edota kasa bidez (currican) harrapatzen direnak. Arrantza mota honetara bideratuta daude baxurako itsasontzi gehienak. Bestetik, berriz, artisau-arrantza daukagu, itsas ondoan egoten diren arrainei bideratuta dagoena, itsasertzeko sareak edo tretzak erabiliz egiten dena (Murua, Arrizabalaga eta Uriarte, 2003).

4. Getariako baxurako arrantza

Getaria, kostaldeko herri bat izateaz gain, bertako biztanleria oso lotuta egon da itsasoarekin eta arrantzarekin. Aipatu bezala, Getariako enpleguaren %24,8 lehen sektorean aritzen da, arrantzan eta nekazaritzan. Hala ere, nahiz eta industria sektoreak pisu antzekoa eduki eta zerbitzu sektoreak enplegua bikoiztu, esan beharra dago lehen sektoreko arrantza jarduera herriko motorra dela. Bereziki zerbitzu sektore horrek lotura zuzena duelako arrantza sektorearekin. Getariara etortzen diren turista gehienak, Getariako arrain freskoak, portuak, arrantzontziek duten ospeagatik etortzen dira eta horren harira, bertako ostalaritza eta merkataritza suspertzen dute. Beraz, nahiz eta lehen sektoreko jarduerek enpleguaren %24,8 soilik hartzen duten, zerbitzuetara bideratutako %51,50 horretatik zati handi bat arrantzarekin estuki erlazionatuta dago. Horregatik, Getaria herria arrantzarekin lotu izan da betidanik. Arrantzale giroa, sare konpontzaileak, arrantzontzi kopuru handia, portu erakargarria eta bertako jatetxe ospetsuek eskainitako produktuak eman diote garapen hori.

Hala ere, antzinatik hona arrantzarako lotura hori, nahiz eta oraindik handia izan, zerbait galdu egin dela esan daiteke. Horren arrazoia, arrantza jarduera gogorra izateaz gain, gazteek gehiago ikasten dute eta beste lanbide batzuk aukeratzen dituztela da eta, gaur egun, arrantzale lanbideak ez du lehen bezala erakartzen. Gainera, arrantza egiteko modua ere aldatu egin da. Getarian gehien harrapatu diren arrain espezieak hegaluzea eta antxoa izan dira. Hasiera batean, harrapatzen zen antxoa kontserbetara bideratzen zen

eta portura ekartzerakoan sare konpontzaileek banaka banaka atera behar izaten zuten ale bakoitza. Gainera, maluta bidez harrapatzen zuten eta orain aldiz kasan. Horrez gain, hondartza inguruan ibiltzen ziren arrantzan, oraindik ez baitzituzten makinak arraina non zegoen ikusteko eta beraz hondartza inguruan, gutxi gora behera beti leku antzekoetan ibiltzen ziren, itsasoan ez baitzuten ideiarik non aurkitu zezaketen arraina. Aparaturik ez zutenez, izurdeen jauzien arabera saiatzen ziren arrainak bilatzen, eta hauei jarraitzen zieten itsasontziek, izurdeak arrain multzoen atzetik ibiltzen baitira horiek jaten, majoak (arrain multzoak) aurkitzea ahalbidetzen zietela modu honetan. Behin arraina aurkituta, kasan arrantzatzen zuten. Garai hartan, espotajuarekin harrapatzen zituzten atunak, amuan karnata bizia jartzen zuten, gaur egun aldiz kanaberarekin harrapatzen dira. Gauetan aldiz, ardora bidez egiten zuten arrantza gehiena, harriak botaz eta horrela arraina bilatzen saiatuz. Bisigua ere arrantzatzen zuten, baina oso gutxi zegoen, eta beraiek jateko modurako bakarrik harrapatzen zuten. Beste batzuetan, sardina harrapatzeko adibidez, legatzaren arrautzak barriketan hartzen zituzten gazituta eta uretara botatzen zituzten era horretara sardina pilatzeko eta ondoren sarea botatzen zuten harrapatzeko. Hala ere, garai horietan sardina gutxi harrapatzen zuten.

Ondoren, 1957. urtean hain zuzen ere, zunda sortu zen. Itsasontziek ahalik eta azkarren barneratu zuten, azken finean izugarrizko aldaketa baitzen itsasontzi azpian zegoen arrain kopurua ikustea ahalbidetzea. Hala ere, besteak beste, ardorak, izurdeak, arrainen jauziak eta beste hainbat metodo erabiltzen jarraitzen zuten, zundak itsasontzi azpikoa bakarrik erakusten baitzuen eta metro batzuetara bakarrik, ez itsaso-hondoraino. Atunetan berriz, aldaketa nagusia, kasan ibiltzetik karnata biziarekin arrantzatzea izan zen. Horretarako itsasontziak moldatu egin zituzten. Besteak beste, barrikak jarri zituzten kubierta gainean, ur-ponpak gehitu zituzten motorrari itsatsita eta argi bereziak instalatu zituzten. Hurrengo ikaragarrizko berrikuntza sonarraren sorrera izan zen, 70. hamarkadan hain zuzen ere, eta honek 150-200 metrotara, bai horizontalean eta bai bertikalean ikustea ahalbidetzen zuen, eta jada ez zen itsasontzi azpian bakarrik ikusten. Honek izugarrizko hobekuntza suposatu zuen. Gaur egun sonar hauek garatuz joan dira eta 500 metrotara arte ikus daiteke eremu gehienetan. Hemendik aurrera, itsasontziak handitzen joan ziren eta barruko elementuak hobetzen.

Azken hamarkadetan Getarian antxoa eta hegaluzea izan dira arrantzatu diren arrain-espezie nagusienak. Urte batzuetan ordea, Bizkaiko Golkoan hegaluzea udako denboraldian harrapatzen zuten azaroa arte eta ondoren, nola beste arrain-espezie batzuk ez zuten baliorik merkatuan, Getariako itsasontziak Kanariar Uharteetara, Marokora edota Portugal aldera joan behar izaten zuten. Gaur egun ordea, ez dira aipatutako kostalde horietara joaten. Duela 20 urte, gutxi gora behera, joateari utzi zioten arrantzontzi izozgailuak erabiltzen hasi zirenean eta beste arrain-espezieak, adibidez txitxarroa, sardina eta berdela, merkatu-balioa irabazten hasi zirenean. Lehen ez bezala, gaur egun arrantzontzi Izozgailuek munduko edozein lekutan arraina saltzea ahalbidetzen dute. Beraz, azken urte hauetan arrainaren eskaera handiagoa denez, arrain espezie horiek merkatu-balioa igotzen joan

dira. Ordura arte hegaluzea beti kontserban egon izan da, fabrikak baitzeuden horretarako. Antxoarentzat ere kontserba-fabrikak ohikoak izan dira, hauek gatzetan kontserbatzen zirelarik. Bi arrain-espezie horien ekonomia kontserba-fabriketan oinarritu da freskoan bakarrik salduta ez zegoelako gutxieneko merkaturik. Azken urteetan, berriz, sardina ere kontserbarako bideratu egin da eta txitxarroa eta berdelarekin batera freskoan saltzeaz gain izozgailuan izozten dira eta izoztuta beste lurralde batzuetara saltzen dira, merkatu balioa hobetuz (López, 2008).

4.1. Portuaren azpiegiturak

Azken urteetan Euskal Herriko portuen azpiegiturak eraldatu egin dira. Erraztasunak eman dira inbertsioak egiteko eta hainbat beharrei erantzuteko. Getariako portua ere asko aldatu da. Gaur egun Getariako portua Eusko Jaurlaritzako departamentuen esku dago. Gainera, Eusko Jaurlaritzako (2021) Jasangarritasun eta Ingurumen Sailak adierazten duen moduan, Getariako portua handitu egin da eta aisialdiko itsasontzientzako pantalanak eta karga eta deskarga guneak hornitu ditu. Laburbilduz, Getariako portuaren azpiegiturak, aldi berean arrantza eta aisialdiko portua izateko, hobetu egin direla esan daiteke.

Gaur egun bertan ematen diren zerbitzuak ondorengoak dira: (1) 2 Karro baradero pribatuak; (2) 1,5 tonako garabiak; (3) 30 tonako portiko-garabia; (4) Erriberako arotzeria eta konponketa lantegiak (zuntza eta egurra); (5) Ur, argindar eta erregai horniketak; (6) Heliportua eta (7) Itsas hornidura eta ekipamendua. Eusko Jaurlaritzako (2021) Jasangarritasun eta Ingurumen Sailak (2021) dioenez, portuetako jabego publikoan, soilik portu erabileraren eta itsas seinaleztapenaren arabera egin daitezke aktibitateak, instalazioak eta eraikuntzak. Bestalde, portuko erabileratzat hartzen dira bereziki arrantza, kirol nautikoa, erabilera komertziala eta beste erabilera osagarriak eta laguntzaileak. Gainera, portu bakoitzean erabakitako plan berezian ezarritako arauak bete beharko dira. Zenbait kasutan, portuaren eta hiriaren arteko elkarreraginarekin lotutako erabileretarako espazioak, hala nola, kultur eta aisialdirako instalazioak, azoketako ekitaldiak, erakusketak eta portuko jarduerak ez diren beste jarduera komertzial batzuk sar daitezke portuko jabetza publikoan.

Adituen iritziz azken urteetan Getariako portua asko aldatu da, tamainaz bi aldiz handitu da eta sare konpontzaileentzat lokal bat eraiki da. Hala ere, nahiz eta gaur egun Getariako portua ondo prestatuta dagoela esan, aditu gehienek aipatzen dute izotz makina aldatu egin behar dela eta Kofradia zaharra berreraiki. Gainera, itsasontzietarako sarbidea eta atuna etiketatzeko prozedura ere hobetu beharrean daudela adierazi dute.

4.2. Itsasontzien eraldaketa

Itsasontziak eraldatzen joan dira urteak pasa ahala. Beste hainbat esparruetan bezala arrantzontzien arloan hobekuntza nabariak eman dira. Hasiera batean, belaontziak ziren arrantzatzeko erabiltzen ziren ontziak, hauek haizearen bidez mugitzen ziren, baina hauen

arazo nagusia eguraldia zen, eguraldi txarrarekin eta haize askorekin istripu larriak izan zitzaketen. Ondoren, lurrun bidezko motorrak sortu ziren eta arrantzontzietan lurrunaren erabilera XIX. mendeko azken herenean hasi zen. Momentu hartatik aurrera itsasontzien erabilerak izugarrizko garapena izan zuen. Hain zuzen ere XIX. mendeko 70. hamarkada izan zen hainbat hobekuntza tekniko eman ziren momentua, arrantzarako galdara egoki batzuk lortzea ahalbidetu zutenak. Baina lurrunezko motor hauek ikatzaren kontsumoa murriztean eta potentzia handitzean soilik hasi ziren erabiltzen. Horrez gain, energia sortzeko modua paleta bidezko gurpilen ordez helizeen bidezkoa izatera pasatzea beste garapen nabarmen bat izan zen, horrela itsasontziak arinagoak eta maniobragarriagoak bilakatu baitziren (Delgado, 2000).

Bestalde, material aldetik ere, itsasontziak hasieran egurrezkoak ziren, horrela itsasontzi bakoitza eskuz egiten zutelarik. Ondoren, burdinazko itsasontziak eraikitzen hasi ziren. Hauek errazagoak ziren moldatzeko eta soldatzeko eta, gainera, indartsuagoak suertatzen ziren edozein golperen aurrean. Bestalde zuntzezko itsasontziak ere eraikitzen hasi ziren eta gaur egun Getarian zuntzezkoak eta burdinazkoak bakarrik daude egokienak direlako. Zuntzezko itsasontziek mantenu gutxiago dute, lan gutxiago behar dute kontserbatzeko. Burdinazko itsasontziak, berriz, sendoagoak badira ere, hauek konpontzea eta mantentzea garestiago ateratzen da.

Bestalde, arrantzontziak barrutik ere asko hobetu dira. Hasteko, lo egiteko eta otorduak betetzeko espazioak erosoagoak bihurtu dira. Gainera, lehen ur-tanga batekin igaro behar izaten zuten itsasaldi guztia eta orain aldiz itsasoko ura garbitzeko sistema daukate, alegia ur gazia hartu eta geza bihurtzeko. Gainera, lehen ez bezala, orain ur beroa erabiltzen dute. Bestalde, azken urte hauetan wifi-aren erabilera ere barneratzen hasi dira itsasontzi batzuk. Lehen telefonoa satelite bidezkoa zen baino garesti ateratzen zen. Beste aukera bat, irrati bidez hitz egitea zen, itsasontziak antena baitzuten eta horrela komunikatu ahal izaten zuten etxekoekin. Gaur egun ordea, hitz egiteko irratia etxean edukitzea ez da ohikoena eta telefonoa da komunikatzeko modu zabalduena. Horrekin batera, wifi-aren garapenak ahalbidetu du ere interneten zabalkundea.

Ikerketan parte hartu duten adituek argi ikusten dute itsasontziak material aldetik asko aldatu direla. Lehen egurrezkoak ziren eta orain aldiz burdinazkoak eta zuntzezkoak bihurtu dira. Hala ere, baxurako itsasontzi gehienek burdina erabiltzen dute. Diseinu eta tamaina aldetik, guztiak oso antzekoak izaten jarraitzen dute. Bakarrik egokipen txikiak jasan dituzte makineria berria ezartzeko. Bestalde, itsasontzi barnean eman diren aldaketek arrantzaleen esfortzua gutxitu dute eta horren ondorioz lan baldintzak hobetu dira. Etorkizunari begira, aditu horietako batzuk aurreikusten dute arrantzontzien propultsioa motor elektrikoaren bidez edo hidrogenoaren bidez izango dela.

4.3. Arrantza-flotaren bilakaera

Murua et al.-en (2003) arabera, Euskal Herrian eta baita Getarian ere itsasontzi flota azken urteetan asko gutxitu da. Joera horren arrazoiak ugariak badira ere, arrantzaleak zahartzen joan diren heinean, ondorengo belaunaldiek ez dute arrantzan behar den bezalako etorkizuna ikusi eta ondorioz lehorrean beste norabide batzuk hartu dituzte. Baita ere arrantzaren errentagarritasuna jaitsi egin da, espezie batzuk arrantzatzeko zailtasunak handitu direlako eta prezioak ere behea jo dutelako.

Getariako Arrantzaleen Kofradiako (2021) datuen arabera, 1996. urtetik gaur egunera arte 6 itsasontzi desagertu egin dira. Ondorioz, gaur egun baxurako 15 itsasontzi handi geratzen dira eta, horrez gain, kasakoak eta motor txikiak. Aipatutako itsasontzi handi horiek hauek dira: Agustin Deuna, Azkoitia, Berriz Irigoien, Berriz Patxiku, Beti Piedad, Irigoien Berria, Izaskun Berria, Kaximirona, Mater Bi, Pedro Joxe Berria, San Prudentzio Berria, Santa Luzia Hiru, Santana Berria, Stella Maris Berria eta Kantauri. Horrela, gaur egun, itsasontzi guzti hauen artean 260 arrantzale inguru itsasoratzen dira, 15 lagun gutxi gora behera arrantzontzi handi bakoitzean.

Adituen arabera, baxurako itsasontzi eta arrantzale kopuruaren bilakaeraren kasuan, betidanik negozio familiar bat izan denez eta, beste arrazoien artean, orain errelebo falta dagoenez, itsasontzi eta arrantzale kopurua jaitsi egin da bai Getarian eta baita ere Euskal Herri osoan. Joera horren ondorioz, Euskal Herri mailan ere baxurako portu batzuk desagertu egin dira. Hala ere, itsasontzi bakoitzeko arrantzale kopurua berdin mantentzen da, hau da, 15 lagun inguru. Aurrera begira, nahiz eta Getarian oinarrizko arrantza flota mantenduko den, uste da jaisteko joerarekin jarraituko dela. Horrek ez du kentzen gaur egun Getarian dauden itsasontziak lehen baino errentagarriagoak direla. Hain zuzen ere, arrain-kuotak handitu egin dira eta arrantzale gutxiagoren artean arrain gehiago harrapatzen da, gaur egungo itsasontziak hobeto prestatuta daudelako eta ahalmen handiagoa dutelako arraina harrapatzeko garaian.

4.4. Arrantzontziaren barne-funtzionamendua

Aurreko paragrafoan aipatu den moduan, Getariako baxurako itsasontzi gehienetan 15 bat lagun itsasoratzen dira normalean. Itsasontzi guztietan oso antzeko funtzionamendua dago. Patroiak itsasontziaren goialdetik arraina aurkitzen du, beste itsasontziekin hitz egiten du, bere makinak begiratzen ditu, eta arrantzaleak antolatzen ditu. Patroiak lo egiten duen momentuetan beste pertsona bat egon ohi izaten da berari erreleboa emateko eta arrantza handiko egunetan hirugarren pertsona bat ere izendatua dago ordezkapen lan horiek egiteko. Arrantzaleek aldiz, patroiak arraina aurkitzen duen bitartean atsedena hartzeko aukera izaten dute. Baita ere, arrantzaleek itsasontziko barneko lanak ere egin behar dituzte eta horretarako euren artean lan horiek banatzen dituzte.

Arrantza jarduerei dagokionez, denboraldiaren arabera banatzen dira. Sarearekin harrapatzen dutenean jarduera batzuk daude eta kanaberarekin aldiz beste batzuk. Sarearen denboraldian daudenean arrantzaleak atsedena hartzen egoten dira arraina aurkitu arte. Hori bai, beti bat guardia egiten geratzen da arraina begiratzen eta beste itsasontzien mugimenduak aztertzen. Arraina aurkitzen den momentuan, arrantzaleak beren postuetara joaten dira: batek sarearen muturra bota behar izaten du uretara eta ondoren sare guztia botatzen da horren atzetik; beste batek sarearen eraztunak ondo daudela ziurtatu behar du eta aurrean soka nola ateratzen den begiratu behar da. Gainera, nahiz eta sareak gaur egun oso automatizatuta dauden, arrantzaleek esan behar dute noiz bota eta jaso, noiz gelditu eta noiz jarraitu botatzen, eta arrantzaleak horretan aritzen dira. Beraz arrantzaleek sare garaian, dena ondo dagoela ziurtatu eta guztia era egokian funtzionatzen duela ziurtatzen dute, eta ondoren harrapatutako arraina kaxetan jarri behar izaten dute txupoi (tubo baten modukoa) baten bidez, izotzez bilduta ondo kontserbatzeko hozkailuan portura ekarri arte. Txitxarroa eta berdelaren kasuan, betiko kaxetan ipini ordez tiñetan (kaxa handiagoak) jartzen dira. Horrez gain, sukaldari bat egon ohi da. Tripulazio osorako otorduak prestatzen ditu. Gainera, erosketak egitearen ardura dauka. Bestalde, tripulazio horretan sukaldaririk ez badago denen artean txandaka janaria prestatzen dute. Sarearen garaian ordea, itsasaldiak motzak izaten direnez, bakoitzak bere janaria edota otordurako janaria eginda eramaten du bere etxetik, eta beraz sukaldaria noizean behin bakarrik izaten da beharrezkoa.

Udako denboraldian aldiz, kanabera erabiltzen da. Jarduera hauek erabat desberdinak izaten dira. Hemen itsasontziak bi aste inguruz itsasoratzen dira eta arrantza mota ezberdina izaten da, baita harrapatzen dituzten espezieak ere, hots, hegaluzea, zimarroia eta horiek arrantzatzeko karnata. Hemen egunero arrantzale bakoitzak postu ezberdin bat izaten du. Arrantzatzeko garaian, denak arrantzara bideratzen dira baina beste momentuetan, pertsona batek sukaldari lanak egiten ditu, beste batek karnata zaintzen du, txalupa-mutilak garbiketa lana egiten du, makinistak makinak zaintzen ditu eta beste arrantzale batzuk binaka eta txandakatuz itsasontziaren aurrealdean kokatzen dira hegaluzeen eta zimarroien jauziak ikusten arraina non dagoen kontrolatzeko. Aipatu beharra dago baita ere, denbora guztian norbait esna dagoela beharrezkoa baita dena ondo funtzionatzen duela bermatzeko eta istripuak ekiditeko.

Ikerketan parte hartu duten adituen arabera azken urteetan Getariako itsasontzi barneko bizimodua ez da asko aldatu. Oinarrizko portaerazko jarraibideak berdin jarraitzen dute, denbora asko pasatzen baitute elkarrekin tamaina berdineko itsasontzi batean. Hala ere, elkarbizitza asko hobetu da, besteak beste, sukaldea, logelak, komunikazioa eta arrantza-makineria asko hobetu delako. Ondorioz, bizi-baldintzak asko hobetu dira eta bizimodua erraztu egin da. Gainera, kuotak daudenez, arrain asko dagoenez eta arrantza-ahalmena igo egin denez, denbora gutxiago pasatzen dute itsasoan eta gehiago etxean.

4.5. Lan baldintzak

Itsasontzi barneko bizilekua gaur egun ondo prestatua dago arrantzaleek egunak gutxieneko erosotasunarekin igarotzeko. Udaran, atunetara eta zimarroietara joaten direnean, bi edo hiru aste pasa ohi dituzte itsasoan eta beraz bertan bizi behar dute. Horretarako, itsasontziek arrantzaleentzat bi logela dituzte ohatzeekin. Bertan arrantzale guztiek batera lo egiten dute eta komuna ere partekatzen dute. Patroiak aldiz, goiko aldean egiten du lo zubian, bere komun propioarekin. Hain zuzen ere, patroiaren lana arraina aurkitzea izaten da eta horretarako behar den tresneria zubian egoten da. Bertatik ikusten da egokien itsasoa urrunera eta gainera, bertan daude, besteak beste, telefonoa, irratia, ordenagailuak eta arraina bilatzeko aparatuak. López ek (2018) adierazitako moduan, itsasontziek denboraldi luzez egon daitezke itsasoan, portuetatik urruti, eta kasu horietan oso garrantzitsua da lotarako espazioaren eta elikaduraren kalitatea bermatzea. Hau guztia Lanaren Nazioarteko Erakundearen 188. hitzarmeneko 26. artikuluan jasotzen da: “Kide bakoitzak legedia edo bestelako neurriak hartu beharko ditu arrantza ontzietan lotako tokiari, janariari eta edateko urari dagokionez eta baita beraien bizilekua beharrezko tamaina, kalitatea eta ekipamendu nahikorekin preparatuta egotea, itsasontziaren zerbitzurako eta bertan egon beharreko denboraldirako”. Beraz, esan daiteke, oso garrantzitsua dela itsasontzi barneko armonia zaintzea, ordu asko igarotzen baitituzte batera, batez ere udako kanpainetan. Bizitzako beste arlo batzuetan bezala, arrantzan ere ekipoa eraginkorra izateko, taldeko giroa egokia izan behar du. Askotan zaila izaten da giro on hori mantentzea, batez ere udako sasoian, espazio txiki horietan 7 pertsonek batera lo egin behar izaten dutenean, komuna partekatuz eta egun guztia batera egonez.

Arrantzaleen soldatari dagokionez, soldata irregularra dela esan daiteke, harrapatzen duten arrain kopuruaren eta hau saltzen den prezioaren araberakoa izango da. Horrez gain, nagusiak erabakiko duen arren, patroiak gehiago irabaziko du soldataren partiketan. Horrez gain, itsasontziak arrantzatutakoarekin irabazitako diru guztia ez da arrantzaleen artean banatzen, itsasontziko gastuak ordaindu behar baitira. Horretarako, Tolosaren (1985) arabera, lortutako diruaren erdia itsasontziarentzat geratzen da eta bertatik ordaintzen dira itsasontziaren eta tresneriaren mantentze-kostuak eta erregaia. Hau da, erdia itsasontzian geratzen da eta beste erdia arrantzaleen artean banatzen da. Patroiak arrantzale baten bikoitza, hirukoitza edo beraiek erabakitzen dutena irabaz dezake. Esan bezala, arrantzaleen soldata ezberdina da momentu oro, eta ezberdina beste itsasontziekiko ere, harrapatzen den kopuruaren, arrain motaren eta saltzen den prezioaren araberakoa baita. Gero, arrantzale bakoitzak ordaindu behar ditu bere zergak, soldata garbia gutxituz. Gainera, arrantzale langileak nola azarotik otsailera bitartean ez diren itsasoratzen langabezian egongo balira bezala kobratzen dute. Arrantzale-langilearen soldata mota berezi hori arrantza sektorearen legediak ezartzen duen moduan ezarriko da lan kontratuan. Patroiek eta armadoreek, berriz, lehorrean lanean jarraitzen dute egin beharreko hobekuntzak eta aldaketak egiten eta ez dute langabeziarik kobratzen eta 4 hilabete horietan beraiek ez dute kobratzen ez baitute

arrantzatzen. Azkenik, urte bakoitzaren amaieran orokorrean izandako irabaziak banatzen dira itsasontziaren armadoreen artean.

Adituen arabera, lan baldintzen inguruan, lehen baino lan baldintza hobeak dituztela ikusi da, asko automatizatu baitira arrantza prozesuak eta, beraz, arrantzaleen esfortzua gutxitu egin da. Hala ere, nahiz eta hobekuntza nabariak eman, oraindik ere lan baldintzak oso gogorrak izaten jarraitzen dute, bereziki hegaluzearen arrantza-garaian, oso lan sutsua izaten delako. Soldaten inguruan, oraingoz irabaziak erdi eta erdi banatzen dituzte armadorea eta arrantzaleen artean. Ondoren patroiak eta armadoreak bi edo hiru partila hartzen dituzte eta arrantzaleek bana. Aditu batzuek diote, zenbat eta gehiago automatizatu itsasontzia, armadoreak irabazien %50a baino gehiago irabazi beharko lukeela. Beste batzuk, berriz, gustura agertu dira orain arteko partiketa moduarekin eta etorkizunean horrela jarraitu beharko litzatekeela diote. Bestalde, kotizatzeko garaian ere adituen artean irizpide kontrajarriak daude. Batzuk pentsatzen dute soldata-erregulatzaileak gauzak asko errazten dituela, iraganean soldata errealaren gain kotizatzeak ez baitzuen ondo funtzionatu. Beste batzuk, berriz, soldata errealaren gainean kotizatzearen alde agertu dira, ez diotelako zentzurik ikusten gaur egungo alderantzizko sistema horri erretiroan nahiko justu kobratzen delako.

4.6. Untzien arrantza-tresnak

López-en (2008) arabera, aldaketa positibo asko eman dira arrantza tresnetan. Getariako itsasontziek hainbat arrantza-tresna erabiltzen dituzte arrainak arrantzatzeko. Horien artean, besteak beste, azpimarratu daitezke kanaberak, sareak, izozgailuak, arrain-mintegiak eta makinak. Tresneria hori egoera onean edukitzea komeni da. Baita ere ezinbestekoa da behar diren berrikuntzak sartzea.

Getarian Kanaberak udaran bakarrik erabiltzen dituzte zimarroiak eta hegaluzeak arrantzatzeko. Arrain mota horiek pisu handia dutenez kanaberarekin banaka banaka harrapatzen dituzte. Arrantzalearentzat kanpaina gogorrena bihurtzen da, oso nekagarria baita. Lehen banbuzko kanaberak erabiltzen zituzten eta orain aldiz, azken 40 urte hauetan, zuntzezko kanaberak erabiltzen dira. Hauek tamaina ezberdinetakoak dira, eta pita eta zuntzez osatuta egoten dira, biak neurri berekoak izanik. Hiru tamaina desberdinekoak dira, hots, lau metro, lau metro eta erdi eta bost metrokoak, eta horien erabilera arrainaren gertutasunaren eta pisuaren araberakoa izaten da. Zenbat eta arraina gertuago egon edota arraina handiagoa izan, orduan eta kanabera txikiagoa erabiliko da. Kanabera hauek muturrean amua izaten dute. Arraina aurkitzen den momentuan, hegaluzearen gainetik bere norabidean jarri behar da itsasontzia, eta orduan aurretik arrantzatatutako karnata (normalean antxoa) botatzen zaie, horrela hauek karnata hori jaten hasten dira eta ondoren kanaberak botatzen dira. Hala ere, garrantzi handia dauka karnata nola botatzen den, zenbat ale, zein erritmotan, bestela arraina konturatu daiteke zerbait arraroa gertatzen ari dela eta beldurtuta ihes egin dezakete. Arrantzale batzuk, 6 pertsona inguru, kanaberarekin

egoten dira arraina harrapatzen eta beraien ondoan beste pertsona bat kakoarekin. Behin hegaluzea edo zimarroia arrantzatzen denean kakoarekin hartzen da eta kolpe bat ematen zaio hiltzeko. Zenbat eta lehenago hil arrainak kalitate hobea izaten du. Bestela, asko mugitzen bada kolpe asko hartuko ditu eta kalitatea galdu dezake. Ondoren, izotz-uretan sartzen dira 0 gradutara eta bertan mantentzen dituzte portuan deskargatu arte.

Bestalde, sareak urte guztian zehar erabiltzen dituzte, geldiuneko 4 hilabeteak izan ezik. Sareak ibiltzen dira harrapatzen diren arrain motaren arabera. Hain zuzen ere, Getarian sareak bereziki txitxarroa, berdela, antxoa eta sardina harrapatzeko erabiltzen dituzte. Arrain mota horiek tamainaz nahiko txikiak dira eta beraz egokiagoa da guztiak batera harrapatzea. Lehen sareak kotoizkoak izaten ziren. Gero, XX. mendeko 60. hamarkadan nylonezkoak sartzen hasi ziren. Material hori ez da gehiago aldatu. Aldatu dena sarearen tamaina izan da, gaur egun itsasontzien makinak indar handiagoa dute eta hori dela eta sare handiagoak maneiatzeko ahalmena dute. Gaur egun, Getariako itsasontziek orokorrean 600 metro inguruko sareak dituzte.

Baita ere hozkailuak ezinbestekoak dira harrapatutako arraina egoera onean edukitzeko eta ahalik eta freskoen merkaturatzeko. Arraina arrantzatzen den unetik ondo zaindu behar da. Tratu on bat eman behar zaio, zapaldu gabe eta tenperatura egokian mantenduz. Beraz, ondo arrantzatzea garrantzitsua bada, gero baldintza onean mantentzea eta garraiatzea bere biziko garrantzia dauka. Itsasontziek izugarrizko hozkailuak dituzte. Getarian, itsasontzi gehienek, izotza portutik hartzen dute eta gero hozkailuan mantentzen dute isotermoen bitartez. Hozkailu erdia izotzarekin betetzen da eta beste erdia hutsik geratzen da arrantzatutako arrainari tokia egiteko. Arraina harrapatu ondoren izotzarekin nahasten da eta hozkailua bete egiten da.

Arrain-mintegiak ere arrantzatzeko beste ezinbesteko elementu bat da. Urez betetako ontzi handiak dira. Bertan arrantzatutako arrain txikiak sartzen dira, bereziki antxoa, berdela, txitxarroa eta sardina. Ondoren arrain txiki horiek karnata bezala erabiltzen dira beste arrain batzuk harrapatzeko. Karnatarik gabe ezin daitezke hegaluzea eta zimarroia bezalako arrain handiak arrantzatu. Gainera, karnata hori zaindu egin behar da, elikatuz, ura aldatuz eta tenperatura egokian mantenduz.

Azkenik, itsasontzietan makineria ugari aurki daiteke. Beheko aldean hainbat makina daude, itsasontziaren funtzionamendua errazten dutenak. Goiko aldean ere, zubian, beste makina mota batzuk daude eta horiek arraina aurkitzen laguntzen dute. Gaur egun makina ugari daude bilaketa hori errazteko. Arraina ikusteko makinak lehen 200 metrotara bakarrik ikusteko aukera ematen zuten eta orain aldiz itsasontziaren inguruko 1.000 metrotan dagoena ikus daiteke eta gainera arrainek zer tamaina duten ere jakin daiteke. Bestalde, sareak ere noraino jaisten diren eta zer forma hartu duten ikus dezakegu. Sonarrak eta zundak ere asko hobetu dira. Sonarrak soinu uhin modukoak bidaltzen ditu uretatik, eta pultsu horiek arrainak, algak edo hondoa jotzen dutenean bueltatu egiten dira eta informazio asko lortzen da inguruneari buruz. Sonda berriz, itsas hondoan dagoen sakonera neurtzeko tresna bat

da. Gainera, momentu oro itsasontziak non dauden eta zer norabide duten ere jakin daiteke. Makina horiez gain, itsasontziek irratia eramaten dute beste itsasontziekin komunikatzeko, nahiz eta azken urteetan itsasoan ere telefono mugikorrak geroz eta gehiago erabiltzen diren horien kobertura asko handitu delako. Wifia jartzeko aukera ere ematen da. Getariako hainbat itsasontzik dagoenekoz jarri dute berrikuntza hori.

Adituen arabera, baxurako oinarrizko arrantza-tresna nagusiak berdinak izaten jarraitzen dute, hots, sareak eta kanaberak. Baina sareen kasuan, tamaina eta kalitatea handitu egin dira eta honek itsasontziaren arrantza-ahalmena asko hobetu du. Bestalde, azken urte hauetan asko aurreratu dira lan-tresna osagarriak. Besteak beste, txupoiak, zinta garraiatzaileak, satelite-konexioa, sonarra, zundak, sareak igotzeko aladoreak, eguraldi-aurreikuspenak eta uraren tenperatura neurtzeko aparailuak. Orokorrean, azken urteetan Getariako arrantzontzietan hobekuntza asko sartu dira.

4.7. Sare konpontzaileak

Sareek oinarrizko zeregina betetzen dute arrantza prozesuetan. Eusko Jaurlaritzako (2022) Ekonomiaren Garapen, Iraunkortasun eta Ingurumen sailak dioenez, sare konponketa mendeetan zehar iraun duen artisau lanbide bat da, emakumeek mantentzen dutena. Hala ere, azken urteetan lanbide horren baldintza soziolaboralak oso gutxi hobetu dira. Hala nola, kostaldeko portu askotan sare konpontzaile horiek aire librean egiten dute lan eguraldi eta tenperatura desberdinekin, lurrean eserita. Aldiz, gaur egun sare konpontzailea izateko formakuntza bat egin behar da, hain zuzen ere “arteak eta arrantza-aparailuak prestatzeko eta mantentzeko” titulua eskatzen da.

Getarian sare konpontzaileak asko gutxitu dira lehengo garaietatik hona. Gaur egun 13 sare konpontzaile daude. Lehen, 40 inguru zeuden. Jendea erretiratzen ari da eta ez zaie erreleborik ematen. Getarian itsasontzi bakoitzak bere sare konpontzaile propioa dauka, hau da, beti itsasontzi horrentzat lan egiten duena eta gero beste itsasontzietan lan egiteko beraien artean elkarri laguntzen dira. Zerrenda batzuk izaten dituzte, eta itsasontzi batek sarea apurtzen duenean, deitu egiten dio bere sare konpontzaile propioari eta itsasontzi horren ondoren beste itsasontzi batek apurtzen badu sarea, lehenengo horren atzetik jartzen da zerrendan. Sare konpontzaile propioak bere itsasontziarengana joaten dira beti, baina besteak zerrenda horretan aurrena dagoenarengana joaten dira. Beraz, txanda errespetatzen da, zerrendaren arabera, horregatik itsasontziek sarea apurtu bezain laster deitzen dute, zerrendan ahalik eta goien egoteko. Horrek sare konpontzaileek ordutegi zehatzik ez izatea ekartzen du. Gainera, sarearen aberi mailaren araberakoa izaten da sare konpontzaileen beharra. Aberia handia denean emakume gehiago behar izaten dira aberia konpontzeko. Beste batzuetan, berriz, aberia txikia denean, sare konpontzaile propioarekin nahikoa da. Lehen sareak kotoizkoak ziren. Kotoiak pisu eta bolumen handia hartzen zuen eta horregatik orain nylonezkoak erabiltzen dira. Horrez gain, sare-begi desberdina

erabiltzen da arrantzatu behar den arrain espeziearen tamainaren arabera. Bestalde, gehienetan korapilorik gabeko sarea erabiltzen da.

Adituen arabera, Sare konpontzaileen egoera ikusirik, argi ikusi da hemen ere errelebo falta nabaria dela. Uste da arazo honen arrazoi nagusia beraien lan baldintza ezegokiak direla. Hau da, nabarmentzekoa da soldata eta ordutegia ez direla finkoak. Beraz, etorkizunera begira, adituek uste dute sareak konpontzeko enpresa bat sortu beharko litzatekeela, lan baldintzak hobetzeko eta lanbide horretara jende gehiago hurbiltzeko. Horrekin batera, beharrezkoa ikusten da itsasontziak ohiturak aldatzea sareak konpontzeko enpresa horrekin lan egiteko moduak adosteko.

4.8. Kuoten eragina

Azken urteetan mundu osoan zehar egonezin orokor bat sortu da arrainen beherakadaren inguruan. Gizakiak gehiegi ustiatu egin baitu itsasoa eta arrainak harrapatzeko “lehiaketa” eta gehiegi harrapatzea izan dira desmasia horren arrazoi nagusiak. Horregatik, arrantza sektorean kuota batzuk ezarri behar izan dira (Hidalgo, 2002). Arrantza baliabideen ustiapenak, edozein baliabide natural berriztagarrik dituen ezaugarri berberak ditu. Alde batetik, baliabidea ustiatzerakoan onura-fluxua sortzen da baina, beste alde batetik, etorkizunera begira arrain kopurua gutxitu egiten da eta beraz etorkizuneko onura-fluxua gutxitu egingo da. Horrek erronka bat azalerazten du, hots, nola ustiatu arraina bezalako baliabide berriztagarri bat modu eraginkorrean. Hausnarketa honen harira kuotak sortu behar izan dira. Kuota horiek baliabideen erabilpena banan-banan kontrolatzen saiatzen diren neurri arautzaileak dira (González, 2004). Kuoten zenbatekoari dagokionez, Europar Batzordeak aholku organoen iritzi zientifikoetan oinarritutakoaren araberako proposamenak egiten ditu, herrialde bakoitzaren egoerara egokituta (Europar Batasuneko Kontseilua, 2021). Espezie gehienen kuotak urtero ezartzen dira Europar Batasunaren Arrantza Ministroen Kontseiluaren bitartez.

Kuotak Europar Batasuneko herrialdeen artean banatzen dira, kuota estatalak bezala. Horretarako, bataz besteko esleipen bat ezartzen da herrialde bakoitzarentzat, egonkortasun erlatibo gakoa deritzona. Itsasontzi guztiek libreki arrantzatu dezakete kuotara iritsi arte, hau da, itsasontzi batek beste batek baino arrain gehiago harrapatu dezake eta kuota amaitzerakoan, ezingo dute gehiago harrapatu eta gutxien harrapatu duenak egoera horretan geratuko da. Honek lehiaketa moduko bat sortzea ekartzen du, denbora mugatua izango balitz bezala, itsasontzi batek ez badu arrantzatzen, beste itsasontzi batek arrantzatuko baitu besteak harrapatu ez duen zati hori. Arrain espezie bateko kuota guztia amaitzen denean, dagokion herrialdeak ezingo du espezie hori gehiago arrantzatu hurrengo urteko kuota iritsi arte.

Getariako itsasontziek, beste itsasontzi guztiek bezala, arrantzarako kuotaren eraginak jasan dituzte. Kuotak mugatu egiten dute arrantzatu ahal den arrain kopurua. Zenbat eta arrain gutxiago harrapatu ahal izan, hauen prezioa orduan eta altuagoa izango da normalean,

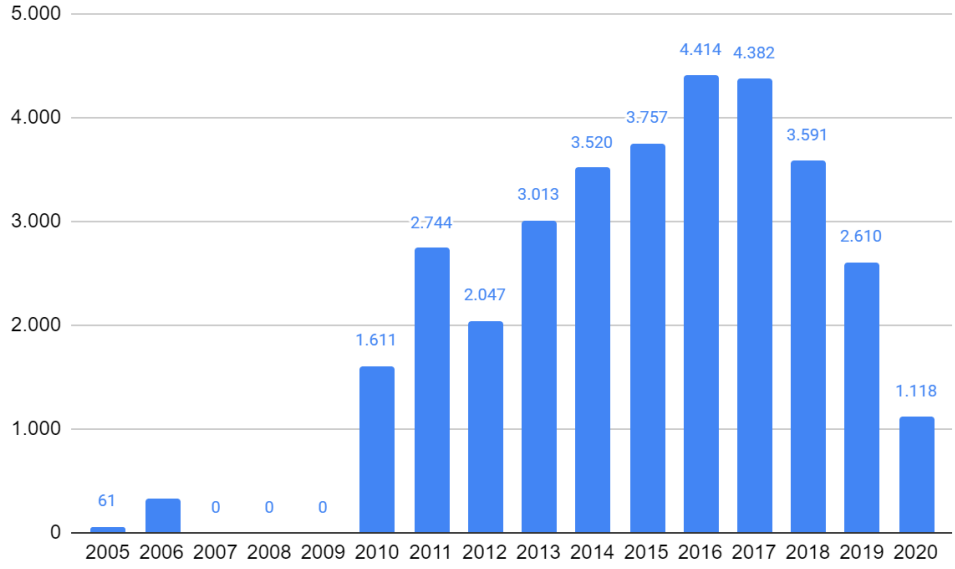
eta berdina alderantziz. Kuotak nahiz eta orain arrantzaleei ez gustatu, arrantzatu dezaketen arraina mugatzen dietelako, etorkizunera begira beraien hobe beharrez dela argi dago, etorkizunean arraina arrantzatzen jarrai dezaten ahalbidetzen diete eta. Getarian arrantzatzen diren antxoa, berdela eta txitxarroak kuota daukate eta, ikusi dugun moduan, Europar Batasunak finkatzen ditu. Aldiz sardinak, ez dauka kuota zehatzik, baina gomendioak ematen dituzte kopuru baten gainetik ez harrapatzeko. Tunidoen kasuan, berriz, ICCAT (International Commission for the Conservation of Atlantic Tunas) erakundeak erabakitzen ditu kuotak.

Adituen arabera, kuoten eragina Euskal Herriko eta Getariako baxurako arrantzan handia izan da. Ikerketan parte hartu duten adituek iritzi kontrajarriak dituzte kuoten inguruan. Batzuk hauen aurka kokatu dira, beraien ustetan, gaur egun arrainaren egoera oso ona delako eta kuotek min handia egiten dutelako itsasontziak itsasoratu eta arraina arrantzatu gabe geratzen direlako urteko hainbat sasoietan. Beraien iritziz, itsasontzien beherakadak horrekin zerikusi handia du hilabete asko egoten baitira lanik egin gabe eta diru gutxi irabazten. Gainera, hauen ustetan, arrain hauek itsasoan zehar mugitu egiten dira eta gertu daudenean ahalik eta gehien harrapatu behar dira, hemengoek harrapatzen ez badituzte beste batzuek harrapatuko dituztelako. Beste aditu batzuk, berriz, kuotak ezartzearen alde daude. Beraien iritziz, nahiz eta hasiera batean guztiek gehiago harrapatu nahi izan, luzera begira kuotak ezartzea hobea dela deritzote, itsasoan arrainak jarraitzeko modu bakarra delako. Aditu hauentzat kuotak oso garrantzitsuak dira itsasontziei errentagarritasuna ateratzeko eta arrantzaren egoera ona mantentzeko. Adituetako batek ere azpimarratu du orain kuota horiek itsasontzien artean banatzea beharrezkoa dela lan baldintzak hobetzeko. Baina hemen arazoa sortzen da itsasontzien artean banaketa hori egiteko irizpidea aukeratzeko garaian. Azkenik, aditu batek ere azpimarratzen du kuota horiek banatzeko garaian Europar Batasunak arrantzatzeko modua kontutan hartu beharko lukeela arrantza sostengarria sarituz eta arrantza pelagikoa zigortuz.

4.9. Arrantzatutako arrain motak

Gaur egun Getarian urtero arrantzatzen diren arrain motak oso antzekoak dira. Gehien harrapatzen dituzten arrainak sardina, txitxarroa, berdela, antxoa, hegaluzea eta zimarroia dira. Gainera, arrain mota bakoitzak arrantzatzeko bere garaia izan ohi du (López, 2018). Martxoan antxoa txikia, berdela eta sardina harrapatzen dute eta apirila eta maiatzean aldiz, kontserbetarako antxoa. Udaran, ekainetik abuztua-iraila bitartera, hegaluzea eta zimarroiaren txanda da. Udazkenean, irailetik azaroa bitartera, gehien harrapatzen dutena berriz txitxarroa, sardina eta, batzuetan, berdela izan ohi da. Azkenik, azarotik otsailera bitartean itsasontziak ez dira itsasoratzen. Arrantzaleek eta patroiek oporrak hartzen dituzte. Armadoreek, berriz, aprobetxatzen dute itsasontzian egin beharreko mantenu lanak eta hobekuntzak egiteko.

Dena dela, Getarian gaur egun antxoa eta hegaluzea dira diru-sarrera handienak ematen dituzten espezieak. Jarraian, Getariako Arrantzaleen Kofradien (2021) artxiboak kontuan hartuta, 2005. urtetik 2020. urtera arteko antxoa eta hegaluzearen bilakaera aztertuko dira. Hausnarketa hori egiteko, hasteko, harrapaketen bilakaera, kilogramoetan, erakutsiko da. Gero, urtez urteko batez besteko prezioaren bilakaera plazaratuko da. Amaitzeko, berriz, urtez urteko Diru-sarreren analisia egingo da.



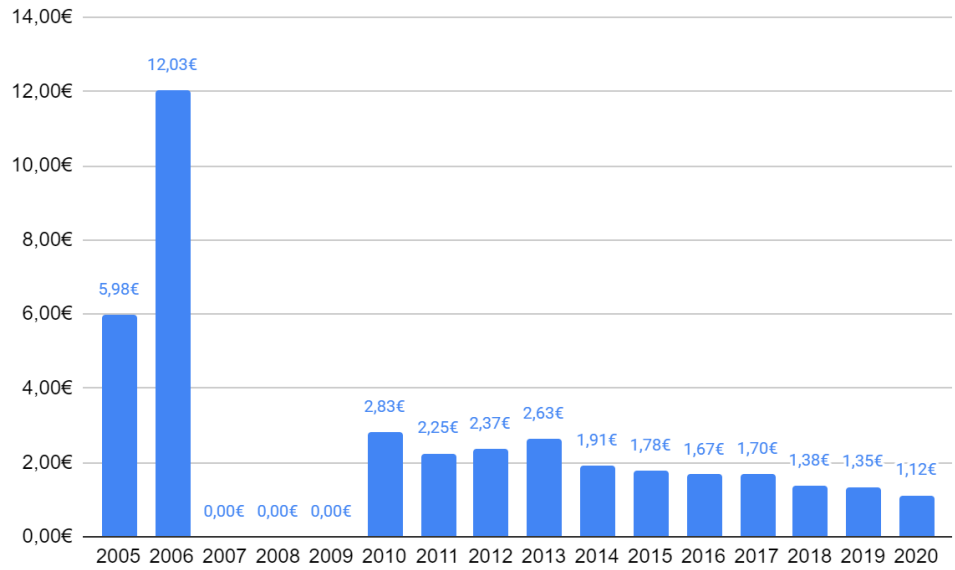
4.9.1. Antxoa

1. Grafikoa: Getarian harrapatutako antxoa kopuruaren bilakaera tonetan

Iturria: Geuk egina Getariako Arrantzaleen Kofradiako (2021) informazioarekin

Arrantzatutako antxoa kopuruak aztertzen badira ikus daiteke 2005 eta 2006. urteetan Getariako itsasontziek ez zutela ia antxoarik harrapatu (1. Grafikoa). Urte horietan antxoaren biomasak behea jo zuen aurreko urteetan gain-ustiakuntza eman zelako arrantza ez ekologiko eta masiboaren ondorioz. Gero, grafikoan ikus daitekeen bezala, 2007, 2008 eta 2009. urteetan Europar Batasunak antxoaren arrantzatzea debekatu zuen antxoaren biomasa bere onera itzultzeko asmoarekin. Hiru urte horiek antxoa arrantzatu gabe pasa ondoren, Getariako itsasontziak berriro ere antxoa harrapatzen hasi ziren. Hortik aurrera, kuotak errespetatzeko kontrol handiak ezarri zituztenez, antxoaren biomasa mantentzea lortu zen eta harrapaketak, gutxi gora behera, mantendu egin dira. Esate baterako, 2016 eta 2017. urteetan antxoa kopururik handienak lortu dira 4.414 eta 4.382 tona hurrenez hurren.

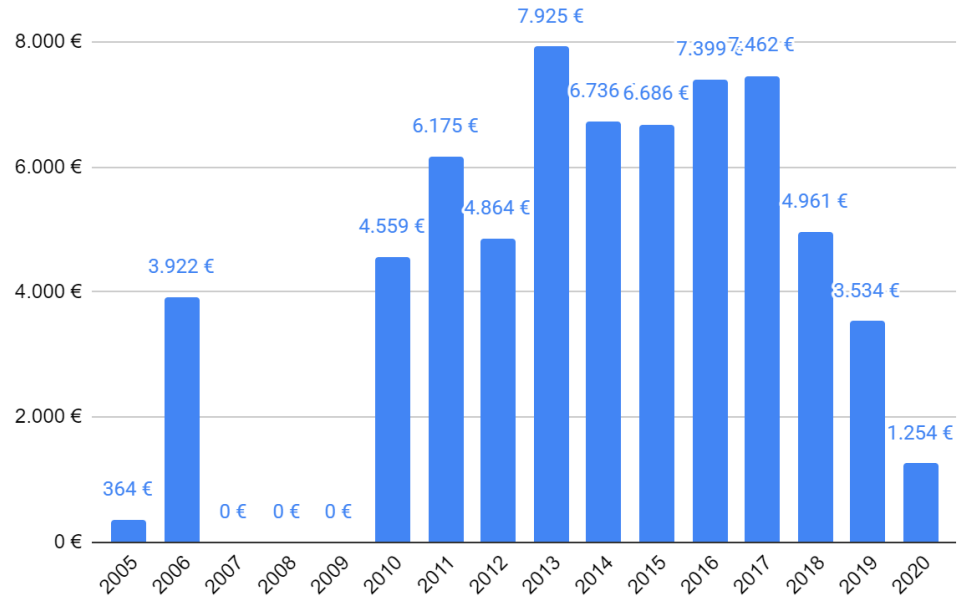
Aldiz, 2020. urtean, COVID19 izurritearen egoera dela medio, Getariako arrantzaleek antxoa oso gutxi arrantzatzeko aukera izan zuten etxeratzeko aginduak eragin zuzena izan zuelako.



2. Grafikoa: Getarian harrapatutako antxoaren bataz besteko kiloaren prezioa eurotan

Iturria: Geuk egina Getariako Arrantzaleen Kofradiako (2021) informazioarekin

Antxoaren bataz besteko prezioari dagokionez, 2. Grafikoan ikusten den bezala, 2005 eta 2020. urte bitartean, esan daiteke harrapatutako kantitatearen araberakoa izan dela. Hain zuzen ere, 2005 eta 2006. urteetan harrapatutako antxoa kopurua eskasa izan zen eta horren ondorioz prezioak gora egin zuten 2006. urtean kiloko batez besteko prezioa 12,03 eurora igoz. Aldiz, 2010. urtetik gaur egunera arte, harrapatutako antxoa kopurua handiagoa izan denez eta biomasa egoera egonkor batean mantendu denez, prezioak behera egin dute 2020. urtean kiloa 1,12 eurotan kokatuz.

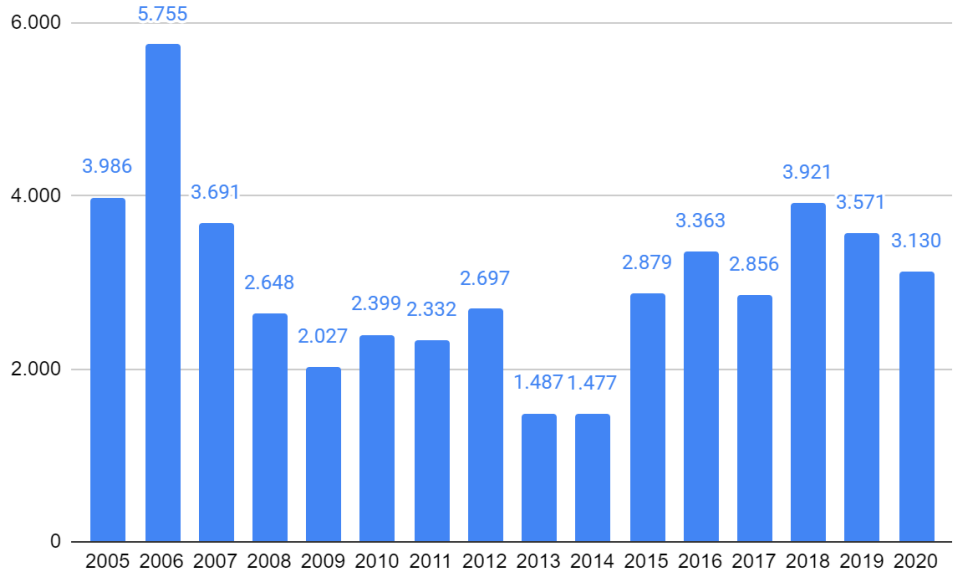


3. Grafikoa: Getarian harrapatutako antxoaren diru-sarreren bilakaera milaka eurotan

Iturria: Geuk egina Getariako Arrantzaleen Kofradiako (2021) informazioarekin

Azkenik, harrapatutako kantitateen eta batez besteko prezioen bilakaera aztertu ondoren, orain antxoarekin lortutako diru-sarreretan zentratuko gara (3. Grafikoa). Hasteko, 2005. urtean, nahiz eta prezioa nahiko altua izan, oso kopuru txikia harrapatu zenez, diru-sarrerak ere txikiak izan ziren, hots, 364.454,90 €. Aldiz, 2006. urtean nahiz eta harrapatutako kantitatea handia ez zen izan baino prezioak goia jo zuenez diru-sarrerak nahiko duinak izan ziren, hau da, 3.922.739,55 €. Hala ere, diru-sarrerarik altuena 2013. urtean eman zen, hau da, harrapatutako kantitatea eta egindako prezioaren arteko erlazio ona lortu zelako diru-sarrerak 7.925.065,36 €-ra igoz.

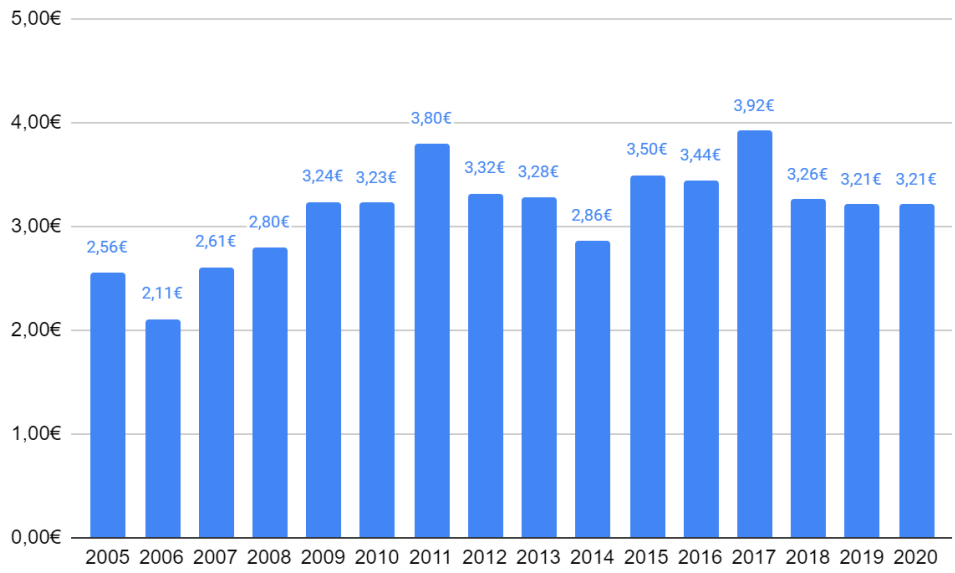
4.9.2. Hegaluzea



4. Grafikoa: Getarian harrapatutako hegaluze kopuruaren bilakaera tonetan

Iturria: Geuk egina Getariako Arrantzaleen Kofradiako (2021) informazioarekin

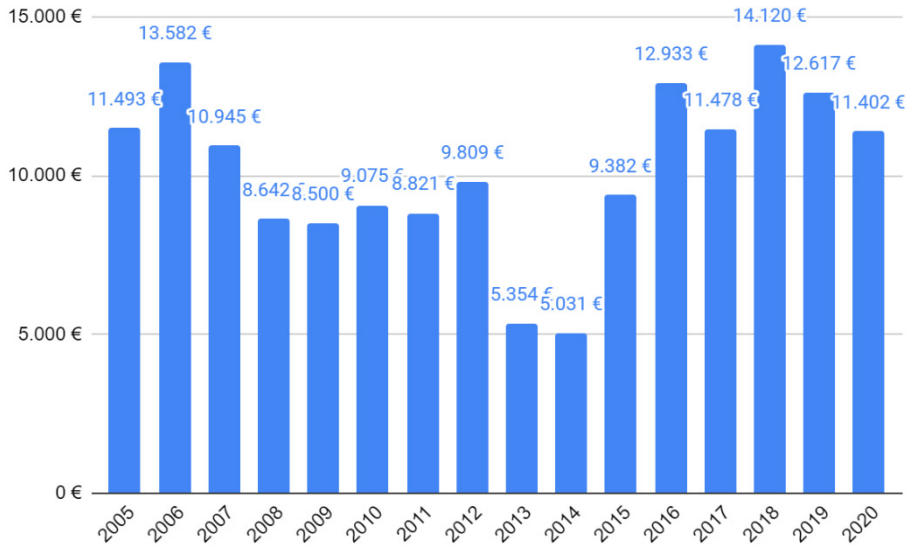
2005. urte inguruan, antxoa oso gutxi zegoenez eta ondoren antxoaren arrantza debekatu zutenez, Getariako itsasontziek hegaluzea harrapatzera jo zuten (4. Grafikoa). Hori dela eta 2006. urtean Getarian hegaluze asko arrantzatu zuten, 5.755 tona hain zuzen ere. Gero, ordea, 2007, 2008 eta 2009. urteetan, Europar Batasunaren beste Estatuetan antxoa harrapatzeko debekua martxan zegoenez Irlandako eta Frantziako itsasontziek hegaluzea arrantzatzen ibili ziren bolanta eta sare pelagikoekin eta hori nabaritu zen Getariako itsasontzien hegaluzearen arrantzan, kopuruak behera eginez. 2010. urtetik aurrera, berriz, Getariako itsasontzien hegaluzearen harrapaketak gorabeheratsuak izan dira. Urte batzuk onak izan dira, adibidez 2018. urteko kanpaina 3.921 tona lortuz, eta beste batzuk berriz, txarrak, adibidez 2013 eta 2014. urteak 1.487 eta 1.477 tona bakarrik lortuz.



5. Grafikoa: Getarian harrapatutako hegaluzearen bataz besteko kiloaren prezioa eurotan

Iturria: Geuk egina Getariako Arrantzaleen Kofradiako (2021) informazioarekin

Goian aipatu den bezala, 2006. urtea izan zen hegaluze kilo gehien harrapatu zen urtea eta beraz, eskaintza handiaren aurrean, hegaluzearen batez besteko prezioa erori egin zen 2,11€ arte (5. Grafikoa). Bestalde, 2011 eta 2017. urteetan hegaluzearen batez besteko prezioek goia jo zuten kiloko 3,80€ eta 3,92€ eginez. Orokorrean, ñabardura puntual hauek alde batera utzita, nahiko prezio egonkorra ikus daiteke 16 urte horietan, 3€ inguru kiloa ibili delarik.



6. Grafikoa: Getarian harrapatutako hegaluzearen diru-sarreren bilakaera milaka eurotan

Iturria: Geuk egina Getariako Arrantzaleen Kofradiako (2021) informazioarekin

Hegaluzearen sarreren eboluzioari dagokionez, 6. Grafikoan ageri den bezala, 2006. urtea 13.581.834,62€-rekin eta 2018. urtea 14.119.662,95€-rekin izan dira sarrera handiena izan duten urteak. Beste aldetik, 2013 eta 2014. urteak izan dira sarrera txikienen urteak, 5.354.181,53€ eta 5.031.177,66€-rekin hurrenez hurren. Hauen arrazoia, harrapatutako kantitatearen eta izandako bataz besteko prezioaren erlazio txarra izan da.

4.10. Arrainaren merkaturatzea

Arrainaren merkaturatzeari dagokionez, itsasontziak portura iristen direnean arraina deskargatzera, arrain hori erosle batzuk erosten dute eta prezio bat lotzen da. Getariaren kasuan, salmenta-prezio hori enkantearen bitartez erabakitzen da. Enkante horretan erosle desberdinak hartzen dute parte eta prezio horiek handienetik txikira hasten dira mugitzen bezero batek erosi arte. Prezioa finkatzeko garaian eragina edukiko du, besteak beste, egun horretan sartu den arrain kopurua, merkatuaren beharrak, arrainaren kalitatea eta freskorako, izozteko ala fabriketarako den.

Getariako erosle nagusiena Irizabal (2022) enpresa da. Enpresa hori 1984. urtean sortutakoa da eta gaur egun arrain banaketaren sektorean erreferentziazko enpresa bilakatu da. Beraien webgunean adierazten duten bezala, arraina arrantzaleei erosi ondoren merkatari handiei saltzen diete, bai Euskal Herrian eta baita ere atzerrian. Adierazi dutenaren arabera, arrain urdinarekin egiten dute lan eta gehien preziatzen dituzten espezieak antxoa, hegaluzea

eta berdela dira. Gainera, Kantauriko uretan euskal arrantzaleek tradiziozko teknikekin egindako arrantza defendatzen dute. Arraina kamioiekin banatzen dute eta hozte-katea bermatzeko Sorymar enpresarekin lan egiten dute.

Beste erosle handi bat, Oliveri (2022) enpresa da eta horrek gehienbat kontserbarako erosten du arraina. Beraien webgunean adierazten duten bezala antxoa eta hegaluzearekin egiten dute lan. Horretarako, Getariako arrantzaleei erosten diete arraina eta ondoren hauek kontserbarako prestatzen dute.

Baita ere Llorente (2022) enpresa Getarian mugitzen da. Enpresa horrek, nahiz eta Ondarroakoa izan, Getarian ere erosten du. Beraien webgunean dioten bezala, Llorente 1975. urtean sortutako enpresa bat da. Gaur egun Ondarroako portuko inportazio-esportazio prozesuan liderra da. Baita ere Llorente enpresa Kantauri itsasoko arrain freskoaren nazioarteko merkataritza liderra da herrialde guztietako handizkari, banaketa kate eta saltzaile espezializatuentzat. Beraien ezaugarriak, kalitatearen aukeraketa, arrantzatzeko moduaren sostengarritasuna, kontrolatutako kontserbazioa eta elikagaien bermea eta nazioarteko banaketa azkarra eta eraginkorra dira. Hauek, arrain freskoarekin eta izoztuarekin egiten dute lan eta freskorako merkatuari dagokionez Iriazabal enpresak baino espezie gehiagorekin egiten du lan, besteak beste: antxoa, hegaluzea, berdela, sardina, txitxarroa, boga, itsas-aingira, urraburu, erla, oilar-hanas, zapoa, mihi-arrain, sepia, barbarin eta lupina. Azken erosle handi bat Ucin enpresa da. Honek gehienbat Eroskiri saltzen dio arraina. Enpresa handi horiekin batera beste erosle txiki askok erosten dute Getarian, bereziki arrandegietarako eta jatetxeetarako.

Adituen arabera, merkaturatzeak izugarrizko garrantzia du arrantza sektore osoan. Geroz eta garrantzi gehiago ematen zaio prezioari eta saltzeko moduari. Gainera, merkatuak geroz eta garrantzi gehiago ematen dio kalitateari eta beraz, itsasontzi batetik bestera aldea egoten da kalitatean eta ondorioz arrain horrek egiten duen prezioan. Baita ere, adituek azpimarratzen dute zenbait arrain mota lehen baino hobeto aintzat hartzen direla, esate baterako txitxarroa. Gainera, aipatzen da Getariako enkantea goitik beherakoa dela eta inguruko portuetako salmentaren batez besteko prezio garestiena duela. Bestalde, kontuan hartu behar da Europako beste herrialde batzuetan arraina saltzeko modua aldatzen ari dela. Itsasontzi batzuek itsasotik saltzen omen dute arraina. Hemen hori egiteko erosle eta saltzaileen arteko konpromisoak aldatu egin beharko lirateke. Erosleak produktua ikusi nahi izaten du erosi aurretik, kalitatea ikusteko eta horren arabera prezioa finkatzeko. Erosleak konfiantza handia izan beharko luke itsasontziarengan arraina ikusi gabe erosteko. Azkenik, nahiz eta zaila izan, aipatzen da arrantza sektorean beharrezkoa dela arrainen prezio minimoak ezartzea bereziki arrain asko sartzen den egunetan. Arrantzaleak lan gogorra egiten dute itsasoan arraina arrantzatzeko eta gero batzuetan oso prezio baxuak finkatzen direla lehorrean.

4.11. Getariako arrantzaren etorkizuna

Getariako arrantzaren etorkizunari dagokionez, nahiz eta Getariako arrantzak etorkizun handia duen, azken urteetako denboraldia jarraituz gero, itsasontzi kopurua jaitsi egingo da.

Arrantza lanbide gogorra da, etxetik kanpo denbora asko igarotzen baita eta eskatzen duen indar fisikoa eta psikologikoa handia da. Gainera, esan bezala, soldata ez da egonkorra, eta horrek presio handia sortu dezake arraina harrapatzen ez denean edota salmenta prezioak oso baxuak direnean. Horren ondorioz, gaur egungo gazteek, kalifikatuagoak izateaz gain, beste aukera batzuk izan ohi dituzte lanean aritzeko eta nahiago izaten dute beste lanbideren batean lan egin. Beraz, errelebo faltaren beldurra badagoela esan daiteke, eta ez arrantzale gisa bakarrik, sare konpontzaile gisa baita ere.

Gaur egungo sare konpontzaileak adinekoak dira, gehienak bizitza guztia daramate bertan lanean eta hauei ere erreleboa eman beharra dago, sareak konpontzeko makina espresuki ateratzen ez duten bitartean. Gainera, lanbide hau ere ezegonkorra da aurretik ez baitakite lana noiz eta zenbat denborako edukiko duten. Hori gutxi bazen oraingo gazte askok ez dakite josten, eta beraz arazo bat izan daiteke adinekoei erreleboa emateko. Hala ere, esan beharra dago Getarian oraingoz ez dela jenderik falta ez arrantzarako eta ezta ere sareak konpontzeko.

Bestalde, arrain kopuruari dagokionez, kuoten erabilpenaren ondorioz, arraina erregulatuta dagoenez, etorkizunean arrain kopurua egoera egokian mantendu ahal izango dela aurreikusten da. Horrela, etorkizuneko arrantzaleek arrain nahiko edukiko dute arrantzatzeko.

Aditu gehienek ikuspegi baikorra dute arrantzaren etorkizunaren inguruan. Nahiz eta errelebo arazoak hor egon arrantzontziek, enpresa modura, errentagarriak izaten jarraituko dute bai armadoreentzat eta baita ere arrantzaleentzat. Aditu batek, berriz, Getariako arrantzaren etorkizuna kolokan jartzen du zaila ikusten duelako lanbide gogor horretan lana egiteko jendea aurkitzea. Dena dela, aurrera begira, aditu guztien arabera, baxurako arrantzak Getarian jarraitzeko lan berezi bat egin behar da gizarteari arrantzaren errealitatea zein den erakusteko eta, bide batez, irtenbideak bilatzen inplikatzeko.

Azken ondorioak

Euskal Herriko arrantzak historiaurretik hona gorabehera asko bizi izan ditu. Alde batetik, zientzia aurreratu den heinean berrikuntza asko sartu dira sektorean eta horrek lana egiteko moduak asko erraztu ditu. Bestetik, berriz, berrikuntza horiek arrain errekurtsoen gehiegizko ustiaketa ekarri du azken urteetan arrantza baliabideen kontserbazioa eta kudeaketa neurriak martxan jarri arte. Gaur egun, Europar Batasuneko TAC-en bitartez hein batean lortu da arrain-errekurtsoak mantentzea eta hobeto kudeatzea. Horrekin batera makineria izugarri hobetu denez ahalbidetu da denbora gutxiagoan eta baldintza hobean arrantzatzea.

Azpiegituren aldetik, Getariako portua asko handitu da eta bere azpiegiturak aldi berean arrantza eta aisialdirako egokitu dira. Hala ere, nahiz eta hobekuntzak burutu diren oraindik ere egin beharreko berrikuntzak geratzen dira, horien artean izotz makina berria ezarri, Kofradia zaharra berreraiki, itsasontzien sarbidea egokitu eta atuna etiketatzeko prozedura hobetu.

Bestalde, itsasontziak eraikitzeko materiala aldatu egin da. Gaur egun Getariako baxurako itsasontzi gehienak burdinazkoak dira. Material hau egurra baino gogorragoa eta seguruagoa da. Hala ere, tamaina eta diseinu aldetik itsasontziek oso antzekoak izaten jarraitzen dute. Etorkizun hurbilean, arrantza egiteko oinarrizko sistemak asko aldatuko ez direnez, itsasontzien diseinu orokorra mantendu egingo dela aurreikusten da.

Azken urteetan Getariako baxurako arrantza tresneria berdina izaten jarraitzen du, hau da, sarea eta kanaberak. Hori bai, material berriak sartu dira prestazioak hobetuz. Sareetan, gainera, tamainaz asko handitu dira arraina harrapatzeko ahalmena asko suspertuz. Esan daiteke benetako iraultza arraina manipulatzeko makinerian eman dela, prozesuak erraztuz, denbora aurreztuz, arrainaren kalitatea bermatuz eta arrantzaleen esfortzua gutxituz. Etorkizun hurbilera begira, berriz, sareen eta kanabereen arrantza prozesuak mantendu egingo direla iragartzen da. Hala ere, gero eta gehiago erraztuko da hauen erabilera makineria berriaren bitartez.

Bestalde, arrantza egiteko tresnetan eman diren hobekuntzek arrantzaleen esfortzua gutxitu egin dute eta horren ondorioz lan baldintzak hobetu dira nahiz eta oraindik gogorrak izaten jarraitzen duten, bereziki hegaluzearen arrantza garaian. Getariako Arrantzaleen soldatari dagokionez, soldata irregularra dela esan daiteke eta etorkizunean horrela jarraituko duela aurreikusten da. Soldataren partiketaren inguruan, gaur egun, erdia itsasontzian geratzen da eta beste erdia arrantzaleen artean banatzen da. Etorkizunari begira, arrantza prozesua geroz eta gehiago automatizatzen den heinean, iragartzen da diru gehiago joango dela itsasontziarentzat eta beraz armadorearentzat eta gutxiago arrantzaleentzat. Baita ere, arrantzontziak barrutik ere asko aldatu dira eta lo egiteko eta otorduak betetzeko espazioak erosoagoak bihurtu dira. Etorkizunari begira, aurreikusten da arrantzontzien propultsioa motor elektrikoaren edo hidrogenoaren bidez izango dela.

Horrez gain, 1996. urtetik gaur egunera arte Getarian baxurako 6 itsasontzi desagertu egin dira eta ondorioz gaur egun baxurako 15 itsasontzi handi geratzen dira. Itsasontziak desagertzeko arrazoi nagusia patroien erreleboaren falta dela ikusi da. Horrekin batera ondorengo belaunaldiek ez dute arrantzan behar den bezalako etorkizuna ikusten eta lehorrean beste norabide batzuk hartzen dituzte. Hala ere, pentsatzen da ordea patroiak aurkituko direla modu batera edo bestera eta arrantzale kopurua, nahiz eta oraingoz, behintzat, berdin jarraitzen duen 15 lagun inguru itsasontzi bakoitzeko, etorkizunean jaitsi egin daiteke automatizazioaren ondorioz.

Getariako sare konpontzaileei dagokionez arlo horretan ere joera beherakorra da. Getarian gaur egun 13 sare konpontzaile daude. Bere garai hoberenetan 40 inguru izaten ziren.

Jendea erretiratzen ari da eta ez zaie erreleboa ematen. Uste da arrazoi nagusia beraien lan baldintza ezegokiak direla. Nabarmentzekoa da soldata eta ordutegia ez direla finkoak. Aurrera begira, ikusten da sareak konpontzeko Getarian enpresa bat sortu beharko litzatekeela lan baldintzak hobetzeko eta lanbide horretara jende gehiago hurbiltzeko. Baita ere beharrezkoa ikusten da itsasontziek ohiturak aldatzea sareak konpontzeko garaian eta enpresa horrekin lan egiteko moduak adostea.

Getariako baxurako itsasontziek arrain espezie berdinak arrantzatzen jarraitzen dute. Antxoa eta hegaluzea dira diru-sarrera handienak ematen dituztenak. Kuotak mantentzearekin eta hauek errespetatzeko kontrolekin uste da espezie hauek etorkizunean egoera onean jarraituko dutela. Arrantzatzeko kuota sistema horiek ere eragin zuzena dute Getariako baxurako arrantza sektorean. Arrain bakoitzaren kuota agortzen denean ezin dute gehiago arrantzatu. Gaur egun, zimarroia, berdela eta txitxarroaren kuotak banatuta daude Getariako itsasontzien artean. Etorkizunari begira ideia egokia iruditzen da antxoa eta hegaluzearen kuotak ere itsasontzien artean banatzea, horrela itsasontzi bakoitzak erabaki dezake noiz eta nola harrapatu espezie horiek. Modu honetara itsasontzi bakoitzeko arrantzaleen gaineko presioa jaitsi egingo zen eta ondorioz arrantzaleen lan baldintzak hobetu egingo ziren.

Komertzializazioak izugarrizko garrantzia du arrantza sektore osoan. Katearen azken katebegia da. Maila honetan, Getarian geroz eta garrantzi gehiago ematen zaio prezioari eta saltzeko moduari. Baita ere, azken urteetan lortu da antxoa eta hegaluzearekin batera txitxarroa bezalako espezieak gehiago aintzat hartzea. Gainera, arrainaren kalitatea bermatzea ezinbestekoa da ekantetan prezio egokia lortzeko. Beste herrialde batzuetan arrakasta eduki badu ere, Getarian etorkizun hurbilean zaila ikusten da arraina itsasoan bertan saltzea erosleak produktua ikusi nahi izaten duelako erosi aurretik. Bestalde, nahiz eta zaila izan, beharrezkoa ikusten da arrainen prezio minimoak ezartzea bereziki arrain asko sartzen den egunetan.

Beraz, hausnarketa hau egin ondoren Getariako baxurako arrantza sektorearen etorkizuna baikortasunez ikusten da. Itsasontzien eta arrantzaleen kopurua zerbait jaitsiko bada ere arrantza errentagarria izaten jarraituko duela iragartzen da. Norvegian dauden itsasontzien norabidea jarraitzea aukera bat izan daiteke. Beharbada, Getarian ere lor daiteke itsasontziak 7 arrantzaleekin bakarrik lan egitea. Oraindik margena dago arrantza sistemak gehiago automatizatzeko eta arrantzale gutxiagorekin lan egiteko. Gainera, kuotak itsasontzien artean banatzen badira lan erritmoa egokitu daiteke eta presio psikologikoa gutxitu arrantzaleen lan baldintzak asko hobetzeko. Gainera, berrantolaketa berri honen etekin ekonomikoak proportzionalki banatu daitezke arrantza prozesuan parte hartzen duten agente desberdinen artean. Baita ere, aukera ona izan daiteke antzinatik datozen enpresa eta jabego ereduak ezbaian jartzeko eta eredu kooperatiboagoak eta parte hartzaileagoak martxan jartzen hasteko hausnarketak burutzeko.

Ezin da ahaztu ere, Getariako baxurako arrantza sektoreak trakzio funtzioa betetzen duela udalerriko sare ekonomikoan bereziki turismo arloan eta ostalaritzan eta arrantza sektore indartsu eta osasuntsu bat edukitzea gako bat dela Getariako sare sozioekonomikoaren etorkizuna bermatzeko.

Bibliografia

Da-Rocha, J.M., eta Gutierrez, M.J. (2004). La reforma del principio de estabilidad relativa en la política pesquera común: el caso del caladero norte de merluza. Revista de Economía Aplicada, 36, 113-146.

Delgado Cendagortagalarza, A. (2000). La introducción de las máquinas de vapor en el sector pesquero tradicional vasco. Itsas Memoria: revista de estudios marítimos del País Vasco, 3, 349-362.

Europar Batasuneko Kontseilua (2021). Reglamento (UE) 2021/92 del Consejo. Diario Oficial de la Unión Europea. https://www.boe.es/doue/2021/031/L00031-00192.pdf -tik eskuratua.

Eusko Jaurlaritza (2021). Getariako portuaren erabilera publikoak eta pribatuak. https://www.euskadi.eus/baimenak/pjp_erabilera/web01-a2portua/eu/ -tik eskuratua.

Eusko Jaurlaritza (2022). Saregileak, itsasoko emakumeak. Rederas, las mujeres del mar. https://www.euskadi.eus/informazioa/saregileak-itsasoko-emakumeak/web01-a2arraku/eu/ -tik eskuratua.

Eustat (2020). Getariako datu estatistikoak.

https://www.eustat.eus/municipal/datos_estadisticos/getaria_c.html -tik eskuratua.

Gerhard Breuer, M. (2021). La Política Pesquera Común: orígenes y evolución. https://www.europarl.europa.eu/ftu/pdf/es/FTU_3.3.1.pdf -tik eskuratua.

Getariako Arrantzaleen Kofradia (2021). Getariako baxurako arrantza sektoreko datu estatistikoak. Getariako Arrantzaleen Kofradiako barne artxiboa.

Gipuzkoako Foru Aldundia (2021). Gipuzkoa Turismoa.

https://www.gipuzkoaturismoa.eus/es/que-hacer/top-10-gipuzkoa/getaria -tik eskuratua.

González Laxe, F. (2004). La transferibilidad de los derechos de pesca y las cuotas individuales: análisis del caso español. Revista española de estudios agrosociales y pesqueros, 203, 233-262.

Gracia Cárcamo, J. (1996). El sector pesquero en la historia del País Vasco: esbozo de los conocimientos actuales y problemas abiertos a la futura investigación historiográfica. Itsas Memoria: revista de estudios marítimos del País Vasco, 1, 168-216.

Hidalgo, J. (2002). Cuotas individuales de pesca: Propuesta de política para la eficiencia pesquera y la conservación de los recursos hidrobiológicos. Sociedad Peruana de Derecho Ambiental. https://spda.org.pe/wpfb-file/cuotas-individuales-de-pesca-pdf/ -tik eskuratua.

Iriazabal S.A. (2022). Nor gara. https://www.irizabal.com/ -tik eskuratua.

Llorente pescados (2022). Principales capturas de pescado fresco, Tradición familiar. https://pescadosllorente.com/language/es/ -tik eskuratua.

López Arranz, A. (2018). Los desafíos del sector pesquero y su tratamiento por la OIT. Lan Harremanak aldizkaria, 39, 89-119.

López Losa, E. (2000). La pesca en el País Vasco: Una visión a largo plazo (siglos XIX Y XX). Itsas Memoria: revista de estudios marítimos del País Vasco, 3, 239-276.

López Losa, E. (2008). La pesca en el País Vasco durante el siglo XX: Modernización, tradición y crisis. Revista internacional de ciencias sociales, 27, 7-25.

Murua, H., Arrizabalaga, H., eta Uriarte, A. (2003). Evolución de los recursos pesqueros y de las tecnologías pesqueras en los últimos años. Zainak, Cuadernos de Antropología-Etnografía, 25, 113-136.

Oliveri Conservas (2022). Gure produktuak. http://conservasoliveri.com/eu/produktuak/ -tik eskuratua.

Pastor Ridruejo, J.A. (1986). España y la pesca marítima en el Acta de Adhesión a las Comunidades Europeas. Revista de instituciones europeas, 3, 609-630.

Roldán Barbero, J. (2011). Jurisprudencia española en materia de derecho internacional público. Revista española de derecho internacional, LXIII/2, 179-234.

Surís, J. C. eta Molina, A. (2001). ¿Es discriminatorio el reparto de cuotas de pesca en la UE? Estudios agrosociales y pesqueros, 193, 169-188.

Tolosa Bernardez, M. (1985). La pesca en el País Vasco: Un sector económico en graves dificultades. Euskal Herriko Geografi Goi ikastaroa.

http://www.ingeba.org/liburua/cursosup/tolosa/tolosa.htm -tik eskuratua.