

Los lemanes de Santurtzi

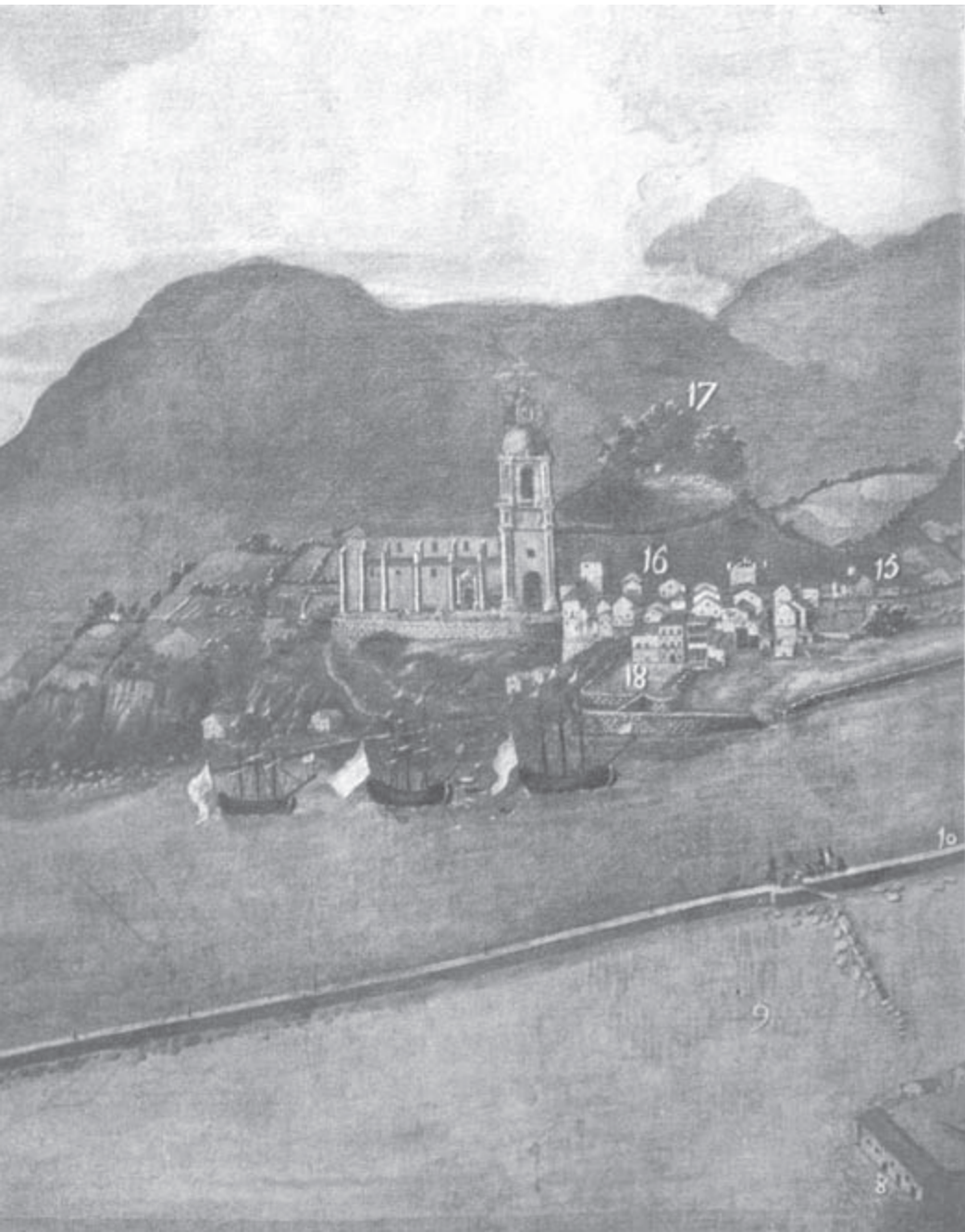
Protagonistas de la cultura marítima

Juan Antonio Rubio-Ardanaz



Cuentometrajes 5

Edición realizada con motivo del Día del Libro
Liburuaren Eguna ospatzeko egindako argitalpena



Itsasoak eta arrantzak izugarritzko garrantzia izan dute gure herriko bizi-moduan eta herriaren izena bera ere hestu lotuta dago itsasoarekin. XX. mendera arte itsasoa eta itsasorekin lotutako lanbideak izan dira herriaren sustengutaren oinarri. Arrantza, hotel eta pentsioak, erretegi eta "merenderoak"... eta beraz, arrantzale eta sardina sailtzailak, saregileak, hostalariak eta... portu-pilotuak. Aurretik gure herriari buruzko hainbat azterlan egin ditu eta oraingoan azken hauei eskaini die Juan Antonio Rubio-Aranaz bere lana. Lan hau argitaratu eta oparituz ospatu nahi du Udal Liburutegi Sareak 2006ko apirilaren 23a, Jurgi Deuna gure zaintzailearen eta Liburuaren Nazioarteko Eguna. Gure zorian eta adorea bere ahalegin eta ikerlanen bidez gure ingurua, gure sustraiak eta, hitz batean, geure burua hobeto ezagutzen laguntzen digutenentzat. Beti izango dute eginkizun honetan Liburutegi Sarea lagun bere egitekoean artean bereziki garrantzizkoa baita gure udalerraren historiaren ikerketa sustatzea eta horren inguruko liburuak argitaratzea.

El ámbito marítimo y pesquero ha tenido gran importancia en la vida de nuestra localidad, hasta el punto de que su mismo nombre se asocia a él indisolublemente. El mar y los oficios con él directamente relacionados han constituido la base fundamental del sustento de nuestro pueblo hasta bien entrado el pasado siglo XX. Pesquerías, hoteles y pensiones, asadores y merenderos... y por tanto arrantzales, sardineras, rederas, hosteleros y hosteleras... y pilotos de lemán, actividad ésta a la que el profesor Juan Antonio Rubio-Ardanaz, autor de varios estudios sobre nuestra localidad, dedica el presente trabajo. Con su publicación y obsequio a sus lectores y lectoras, la Red de Bibliotecas Municipales celebra este 23 de abril de 2006, festividad de nuestro patrón San Jorge, y Día Mundial del Libro. Nuestra felicitación y aliento a quienes mediante su esfuerzo y gusto por la investigación nos permiten, como es el caso, conocer mejor nuestro entorno, nuestras raíces y, por ello, a nosotros mismos. En este empeño contarán siempre con el apoyo de nuestra Red de Bibliotecas, entre cuyos objetivos figura con especial relieve el de promover el estudio de la historia de nuestra localidad y la publicación de estudios relacionados con la misma.

LA CONCEJALA DEL ÁREA DE CULTURA
KULTURA ZINEGOTZIA

Myriam Frade Espinosa

SANTURTZIKO UDALA
AYUNTAMIENTO DE SANTURTZI
BIZKAIA



KULTURA ARLOA
ÁREA DE CULTURA



Libro
de
Cuentas corrientes
en la
Esperanza y marantitas
de
Santiva.

AÑO **1846.**



Los lemanes de Santurtzi

Protagonistas de la cultura marítima

Juan Antonio Rubio-Ardanaz

CUENTOMETRAJES 5

Santurtziko Udal Liburutegi Sarea
Red de Bibliotecas Municipales de Santurtzi

Ilustración de cubierta e interior:

Desembocadura de la ría de Bilbao en el siglo XVIII, en la que se aprecia la peligrosa barra a la altura de Santurtzi y el abrigo de Portugalete.

Leyenda:

8. Casa del Consulado, 9. Arenales, 10. Muelles nuevos,

11. La barra, 12. Santurze, 13. Campo de Bilbao, 14. Campo del Cuerdo,

15. Combeno de Santa Clara, 16. Portu Galete, 17. San Roque, 18. El solar

Edita: Santurtziko Udala

Ayuntamiento de Santurtzi

Bizkaia

© Santurtziko Udala. Ayuntamiento de Santurtzi

Edición: Enrique Bernaola

Impresión: Imprenta Berekintza, S.L.

D.L.: BI-935-06

El Cantábrico recoge a lo largo de su costa distintos puntos y poblaciones cuyas formas de vida aparecen en una estrecha relación con el ámbito marítimo. En ese escenario se han ido desarrollando actividades, profesiones y labores concretas. Tratando de alcanzar medios y recursos, unidos a la mar, han podido organizarse, mantenerse y desarrollarse unos colectivos de hombres y mujeres, con sus modos de relacionarse, costumbres, creencias y, en definitiva, con eso que conocemos como sociedad y cultura marítimas.

Entre todas esas poblaciones hay una que destaca de una manera especial en la parte más occidental de Vasconia. Se trata de Santurtzi, donde la pesca, la actividad portuaria y la industria han dado celebridad y una fuerte personalidad a la localidad. Al respecto hay que tener en cuenta su situación en un punto clave, como el Abra del Nervión, justo en lo que fue hasta no hace muchas décadas, la antesala obligatoria del Puerto de Bilbao. Ensenada que poco a poco ha ido albergando sus últimas y modernas instalaciones, presentes ahora en los albores del siglo XXI.

La influencia marítima se muestra de forma evidente e innegable y nos lleva precisamente a echar un poco la vista hacia atrás. De esta forma percibiremos algunos matices de esta bahía o abra, entrada portuaria obligada, donde conviven desde antiguo oficios pesqueros y marineros. Vamos a fijarnos en algunos retazos que quedan todavía en la memoria de nuestros mayores y que nos llevan hasta los últimos años del siglo XIX. Estos viejos hombres y mujeres de la mar, herederos de las historias y realidades que vivieron antes que ellos sus propias madres, padres, abuelas y abuelos, han guardado sus recuerdos y vivencias. Gracias a estas experiencias transmitidas y a otras referencias históricas del pasado, haremos en estas páginas las escenas y el protagonismo de los lemanes santurtziarras, artífices en buena medida de la cultura marítima de este rincón de Bizkaia.

Un escenario con unos protagonistas

Situarnos en este escenario y junto a sus protagonistas significa, primero decir dónde y cómo es el lugar en el que estamos, y segundo, hablar de una profesión marinera tal y como es el lemanaje. Como ya hemos indicado, nos encontramos en la entrada al puerto interior de Bilbao, en el Abra del Nervión que geográficamente responde a unas coordenadas –bien conocidas y estudiadas de antemano por los capitanes– de una longitud de 3° 1' Oeste (Greenwich) y una latitud de 43° 20' Norte. Expuesta al norte, se halla entre dos pequeños salientes de la costa: Punta Luzero y Punta Galea, con 570 metros de longitud y 12 de profundidad. Santurtzi y las demás localidades ribereñas son un marco propicio para compaginar actividades propiamente pesqueras con otras de tipo portuario mercantil, gestionadas por los *pescaidores* y *mareantes* desde sus propias organizaciones de carácter gremial, tal y como fueron sus cofradías.

Es el lugar físico que recoge la embocadura de una ría, cada vez más transitada y a la que han arribado según cada época todo tipo de buques. Procedentes de otros puertos, su destino en la mayoría de los casos hasta hace muy poco, era alguno de los puntos de amarre, extendidos a lo largo de sus doce o casi trece kilómetros navegables. Éstos conforman una vía, en cuyas orillas, en cuestión de varios siglos se han ido construyendo muelles e instalaciones para el atraque de los barcos. Aquí desembarcarán y embarcarán tanto mercancías como pasajeros.

Con el transcurso de los años, un puerto que en su origen se encontraba prácticamente en la parte más interna, junto a lo que fue la antigua villa de Bilbao, extenderá sus tentáculos, ocupando y controlando los lugares más estratégicos de ambas márgenes del Nervión y de su ensenada. Los trabajos y tráfico portuario serán cada vez más elocuentes, en un principio, debido sobre todo al comercio al que se irá sumando de una manera casi frenética, una intensa actividad minera e industrial.

Sin embargo, ya desde antiguo los buques no transitan en solitario durante sus maniobras de salida o entrada. Lo hacen de manera asistida.

Y es aquí donde intervienen nuestros protagonistas, los lemanes y pilotos lemanes, especialistas que dominan la navegación en un medio que conocen hasta el más mínimo detalle. Son la máxima garantía para un buen ataque o para zarpar con éxito de un puerto en el que las dificultades y peligros no dejan de ser evidentes. Los lemanes son por lo tanto y en este escenario, los encargados de asistir a los capitanes en sus entradas y salidas. Conocen muy bien el medio y están organizados y adscritos a las cofradías existentes en las diferentes localidades pesqueras del Abra.

Los riesgos del medio físico

Junto a la pesca, esta concha o bahía es el lugar de trabajos como el lemanaje, y pilotaje, a los que podemos sumar otros como el ataje y remolque de los navíos que van llegando al puerto de Bilbao. Son labores portuarias necesarias y previas al acceso y amarre en un espacio que podemos definir como puerto interior. Centrándonos concretamente en el lemanaje y pilotaje, se puede afirmar que su ejercicio en un principio es sobre todo una respuesta a las condiciones del medio físico. En su conjunto responde a una serie de riesgos para la navegación, cuestión que todos los capitanes no serían capaces de afrontar de manera exitosa y con las garantías suficientes en solitario.

El peligro y las limitaciones a las que se enfrentan los navíos, por lo tanto, se ve amortiguado gracias a la presencia de nuestros lemanes y pilotos. Es así como hasta la última década del siglo XIX, los pequeños puertos de pesca del Abra se responsabilizan del oficio de una manera decisiva. Los buques cuentan con la ayuda y el servicio de las cuatro comunidades de pescadores existentes, disponiendo de esta manera de los profesionales adecuados, muy habituados a las características y condiciones físicas de una costa y una mar donde obtienen también un recurso tan importante como el pescado.

Podemos afirmar que los pescadores de Santurtzi, además de los de Portugalete, Zierbena y Algorta, se encuentran perfectamente familia-

rizados con estas aguas que conocen al detalle y cuyas condiciones se caracterizan, primero por sus fuertes oleajes y marejadas, bastante frecuentes y muy peculiares en esta parte del Golfo de Bizkaia. En segundo lugar por la presencia de bancos de arena y zonas rocosas, estas últimas a ambos márgenes en Getxo y Santurtzi. Y tercero, por la célebre barra de Portugalete, situada justo a la entrada de la bocana de la ría que conduce hacia el interior, movable e inestable; siendo un riesgo permanente y un peligro para la navegación. Como vemos se enfrentan a tres aspectos considerables:

- La fuerza de la mar, vivos oleajes y marejadas.
- Los bancos arenosos y zonas rocosas.
- La barra de Portugalete.

A estas condiciones de la parte exterior hay que sumar también las halladas en el interior. La primera y muy importante tiene mucho que ver con las mareas. Éstas, entran y salen dos veces al día a lo largo del recorrido de la ría llegando hasta el núcleo originario de Bilbao. Gracias a ellas se facilitaba tanto la salida como la entrada de los barcos, aunque a pesar de este aspecto favorable para la navegación, existen riesgos tales como la crecida de las aguas y las corrientes, además de bancos de arena y las curvas y estrechez del curso de la ría.

Sin embargo, los lemanes conocen a la perfección todas las condiciones que presenta el medio, siendo testigos de algunas variaciones de tipo menor que sufrirá la ría a lo largo de la historia. Concretamente en 1872 se acometerán algunos cambios y construcciones por parte de la *Junta de Obras del Puerto y Ría de Bilbao*. Institución sucesora del antiguo *Consulado de Bilbao*, puesta en pie y apoyada por los propietarios de las industrias, comerciantes, titulares de las minas y las compañías de navegación.

Paulatinamente el puerto de Bilbao irá conociendo una importante expansión económica, acompañada cada vez de forma más urgente de la necesidad de mejorar las condiciones físicas, aspectos todos estos estu-

diados entre otros por N. de la Puerta Rueda (1994), alguna de cuyas referencias nos sirven para hacernos una idea del escenario en el que también viven los lemanes. Su trabajo específico, sin duda, será primordial para el conjunto de actividades establecidas a lo largo del recorrido de la ría donde para estas fechas, 1872, encontramos la siguiente situación:

- En la mitad superior se localiza de forma evidente una actividad propiamente comercial. El curso se ha canalizado y sobre los muelles se han instalado almacenes capaces de albergar principalmente vinos, madera y bacalao.
- En la parte central y en la inferior de la ría, casi hasta el estuario, se comienza a concentrar de forma cada vez más patente, una importante industria siderúrgica acompañada de astilleros y cargaderos de mineral. Se trata en conjunto de una actividad propiamente industrial.
- En la parte exterior donde se encuentra el Abra, se acondicionan y preparan las riberas para el almacenaje de mercancías y el amarre de buques de un calado cada vez mayor.

En 1878 la *Junta de Obras del Puerto y Ría de Bilbao*, empieza a recaudar los precios y las tasas portuarias que en mayor medida se dedicarán a la solución de la preocupación más imperante en la época: la presencia de la barra de la bocana. Precisamente, los que mejor conocen las condiciones de este banco de arena, su situación, sus movimientos en función de los temporales y las corrientes, su profundidad y, en definitiva, sus riesgos para la navegación, son los pescadores de las cuatro cofradías del Abra. Este problema llegaría a su solución definitiva en 1881 con la construcción de 800 metros de muelle, al que le seguirá un dique de protección y abrigo. No obstante y hasta esta fecha los lemanes deben conocer y tener muy en cuenta este gran obstáculo, cuya descripción en la época para los capitanes se plasma como sigue:

“La entrada del rio de Bilbao ó de Nervion es de barra que principia desde el fuerte de Santurce, y es variable; en la actualidad tiene 7 piés de fondo en la bajamar: y en invierno es muy peligrosa por la mucha

mar que se introduce en la concha, que muchas veces impide la salida del Práctico. La situación de la barra en el plano últimamente corregido es según se reconoció en Julio de 1836, tanto por los informes de los Prácticos como por repetidas observaciones durante dos años de permanencia en el río, deduciéndose de ellas que aunque la barra cambia frecuentemente, al poco tiempo vuelve a la situación que manifiesta el plano y en ella se mantiene unos nueve meses al año. Los temporales del NO. son los que mas contribuyen a variar su situación formando inflexiones, en cuyo tiempo es muy peligrosa y tiene menos agua.” (V. Tofiño de San Miguel, 1849).

En síntesis podemos indicar la evidencia de un medio y características físicas que hay que conocer a la perfección, consideración que nos ha conducido hasta los verdaderos protagonistas del lemanaje en el antiguo puerto de Bilbao. Estos se ubican en los pequeños puertos pesqueros, realizando y haciéndose cargo de este oficio, fundamental para los intereses portuarios, hasta finales del siglo XIX. Después de esa fecha, como vamos a ver, se desplazará definitivamente a las cofradías del Abra en su realización.

Los pescadores y mareantes y el trabajo portuario durante el siglo XIX

La *Cofradía de Pescadores y Mareantes de Santurce*, bajo la advocación de San Nicolás, junto a las existentes en las otras tres localidades pesqueras del Abra, ofrecen una clara interrelación con los trabajos portuarios. Podríamos decir que no escapan a la influencia económica ejercida por la actividad comercial e industrial generadas en el amplio entorno del puerto de Bilbao. Es así como las dedicaciones y labores propiamente ligadas a la pesca se ven acompañadas por estas otras: lemanaje, atoaje, amarre, servicios de avituallamiento, etcétera, relacionadas directamente con el tráfico del puerto.

Los pescadores habían venido ocupándose ya desde bastante más antiguo, del pilotaje, el lemanaje y los servicios de revituallamiento a las embar-

caciones y navíos. No obstante para confirmar la actividad en estas fechas, nos bastaría con consultar los documentos más antiguos conservados en la actual Cofradía de Pescadores de Santurtzi. Podemos volver a recurrir a uno de los derroteros o guías de navegación más utilizadas durante el siglo XIX, realizada por Vicente Tofiño San Miguel, quien indica su presencia y disposición a los capitanes de los navíos que se acercan al Abra.

Aunque los derroteros son una herramienta imprescindible a la hora de navegar, conteniendo indicaciones muy precisas, marcas y referencias, a la hora de enfilear la embocadura hacia el puerto interior la ayuda del práctico era absolutamente necesaria a la hora de atravesar la barra. Los capitanes de los navíos sabían que al llegar al Abra encontrarían la preciada presencia de los lemanes en número suficiente. Son pescadores y cuando las condiciones son favorables y el tiempo responde, estarán continuamente en la mar esperando la arribada de los barcos mercantes. V. Tofiño San Miguel previene de su necesidad y confirma su localización con las siguientes palabras, testimonio del celo de los pescadores, siempre que es posible presentes en la mar, a pesar de los peligros que ello implica:

“Estas marcas no pueden considerarse constantes porque deben variar siempre que lo hace la dirección de la barra, y así no se debe entrar sin Práctico. En buen tiempo se encuentran muchos, pues que lo son todos los pescadores para conducir los buques hasta la inmediación de la barra, donde sale el práctico mayor á dirigir la entrada, cuyo bote se distingue por una bandera roja.” (V. Tofiño de San Miguel, 1849).

Los pescadores son los auténticos protagonistas, encargados de esperar y conducir a los buques hasta las inmediaciones de la entrada a la ría donde se hallaba la barra. Una vez en este punto continuaban con su trabajo, pero ahora bajo las indicaciones y responsabilidad del piloto mayor, encargado de indicar las maniobras necesarias y la ruta a seguir.

Aunque la dedicación a estos trabajos portuarios corre a cargo de los pescadores tal y como hemos comprobado documental y testimonialmente, en realidad no responde a una costumbre más o menos típica y singular. Toma su base en la ligazón e interrelación con un medio que controlan casi a la perfección. También se fundamenta en la organización social alcanzada y patente a través de las cofradías. Y en este sentido podemos subrayar como importantes los siguientes aspectos:

- El emplazamiento en un medio propicio para la pesca y navegación, estratégicamente bien situado en la parte exterior del puerto: el Abra de Bilbao. Los pescadores de Santurtzi y de las otras localidades pesqueras cercanas se localizan frente a la puerta de entrada de este corredor navegable formado por los 13 kilómetros de la ría de Bilbao.
- El amplio conocimiento, en el que se inician desde muy jóvenes y llegan a aprender, de un medio natural donde los pescadores, o bien se dedican a sus capturas, principal medio para cubrir sus necesidades de vida, o bien al ejercicio del lemanaje, oficio que han adquirido sobre este mismo escenario físico, disponiendo así de otra fuente material de recursos.
- Una organización institucional profesional sobre el lugar, gracias a la cual ponen en marcha, organizan, defienden y dirigen la profesión. Las comunidades de pescadores se agrupan en cofradías, instituciones desde las que se gestionan y programan las labores concernientes a la pesca y a los trabajos relacionados con la navegación portuaria.

Tenemos ante nosotros la compenetración y compaginación de dos recursos, uno el pescador y otro el concerniente al tráfico portuario. Los dos en un medio físico común en torno al cual se había venido asentando una actividad comercial e industrial basada en la navegación. Y ambos polarizados en torno a las propias instituciones pesqueras tal y como son las cofradías. El trabajo de los pescadores, en tanto que lemanes se

torna imprescindible y fundamental, ocupando un lugar en la escala total del trabajo portuario en este sentido clave, a pesar de la poca importancia histórica dada a este tipo de ocupaciones que como vemos están íntimamente ligadas, como pasa en Santurtzi y en el Abra en general, al ámbito marítimo-pesquero.

Conocimiento, iniciación profesional y organización social

Vamos a detenernos ahora en alguno de los aspectos que acabamos de indicar relacionados sobre todo con el conocimiento del medio y la organización social. En lo que se refiere al primero, las aguas que bañan la costa de Santurtzi, Zierbena, Portugalete y Algorta respectivamente, presentan factores de riesgo para la navegación que sus habitantes conocen bien. Zierbena y, sobre todo, Santurtzi se encuentran en un litoral plagado de pequeñas rocas o *churros*, muy peligrosas para los buques. Se trata de un obstáculo del medio físico a evitar y los pescadores saben y conocen perfectamente su situación. No sólo están habituados a su emplazamiento a la hora de moverse por la ensenada, sino que también son conocedores de las corrientes y de algo tan primordial como las profundidades y los fondos en los que largan sus redes de enmalle y nasas de pesca.

Este recorrido por el medio nos lleva a continuar por Portugalete, fondeadero más cómodo, pero cuyo acceso sin embargo exigía atravesar la barra. Ésta, según Vicente Tofiño San Miguel, se movía a menudo y era muy peligrosa sobre todo en invierno. Es una época del año en la que se producen aguas abundantes que entran en la bahía además de frecuentes temporales procedentes del noroeste.

Si nos trasladamos a la otra margen y llegamos hasta Algorta, encontramos pescadores que también conocen a la perfección la existencia y características ahora de los bancos de arena de este otro costado del Abra. Como vemos, en su conjunto la navegación presenta verdaderos obstáculos que era absolutamente necesario evitar. La posición geográfica de estas localidades en la parte exterior del puerto representaba otra ventaja a

la hora de avistar los buques en la lejanía y en el momento de la salida en su búsqueda con sus lanchas, habitualmente situadas ya en la mar a pesar del riesgo que esto comportaba.

Los lemanes comenzaban sus primeros contactos con la mar desde muy temprana edad. Se iniciaban en la pesca como aprendices con responsabilidades muy precisas, cuya memoria ha llegado hasta nuestros días. Todavía en los años 90, algunos de los pescadores más viejos de Santurtzi (edades en torno a los 80 años) y que pasaron por etapas semejantes en las primeras lanchas en las que trabajaron siendo niños, al igual que sus padres y abuelos, eran capaces de relacionar sus experiencias con la de aquellos. Estos testimonios encontrados sobre el terreno nos relatan la forma como se integraban en el oficio pescador a edades muy tempranas (hacia los 11 y 12 años) dejando la escuela para comenzar a trabajar. Es una época en la que aún se navega en lanchas de vela y remo, presentes hasta las primeras décadas del siglo XX en el Abra y entre cuyas obligaciones estaban la limpieza de la embarcación, avisar a los demás miembros de la tripulación antes de hacerse a la mar y la confección de los estobos para los remos de cada tripulante.

Estos testimonios nos sirven para hacernos una idea sobre aspectos y detalles de esta forma de vida. Y es llamativo el recuerdo sobre la manera como sus mayores acudían en busca de los barcos que llegaban hacia la ensenada con la intención de fondear en el Puerto de Bilbao. Destaca la competitividad vivida por aquellas tripulaciones de lemanes formadas por los padres y abuelos de nuestros mayores en el instante en el que se ponían en marcha las carreras hacia los navíos. La primera lancha en abordar el barco sería la encargada de hacer subir a bordo al piloto lemán. En ocasiones, cuando más de uno llegaba al mismo tiempo, el derecho de pilotaje recaía sobre el primero en tocar el compás. En los recuerdos de estos buenos conocedores del medio, a veces se compara el lemanaje con las regatas de competición. Como momentos de gran rivalidad, vivacidad y lucha, bogando y navegando, intentando por todos los medios conseguir

unos metros de ventaja suficientes para llegar en primer lugar; aunque en este caso el trofeo sería el derecho a pilotar.

La organización institucional del oficio como ya hemos visto es otra de las cosas importantes que no podemos dejar de considerar. Se hace en torno a las cofradías de pescadores, siendo así como hallamos organizados bajo el parágrafo de *Cofradía de pescadores y mareantes* a los hombres y mujeres relacionados con la mar. Podemos decir que son instituciones de origen gremial y corporativo encargadas de organizar y de administrar todo lo concerniente a la profesión. En relación al lemanaje, se ocuparán de acordar turnos, llevar a cabo los servicios, proponer los precios y velar por el cobro del dinero a la *Junta del Puerto* para su reparto entre los miembros de cada lancha lemán. Perteneciendo a la cofradía santurtziarra encontramos a los pescadores y mareantes, hombres y mujeres, así como empleados y secretario, todos bajo el mandato de un mayordomo primero y un mayordomo segundo.

La defensa de la profesión

La regulación del lemanaje se intenta ejercer desde las cofradías, y en el caso de Santurtzi, en la subasta de los arbitrios o propuesta de gestión anual, se alude directamente al trabajo de los lemanes. Por ejemplo, en la convocatoria pública de 1888 en la que se enumeran las condiciones y propuestas para la gestión de la institución, se indican los “derechos” que deben abonar precisamente las embarcaciones dedicadas al pilotaje. Y se hace en los términos siguientes: “Las lanchas de pilotaje pagarán medio quión por abordajes, lemanajes y suspensión de anclas”. Del pago recibido por parte de los navíos atendidos se deberá deducir la parte o *quión* exigido por la Cofradía.

Junto a esta condición, hallamos otra con el número 16 que nos da pie para confirmar el ambiente portuario en el que se implica la Cofradía. Se refiere a otro tipo de servicios correspondientes ahora a víveres y avi-tuallamiento a los buques. Éste reza como sigue: “Las lanchas fleteras,

gabarras y gabarrillas pagarán dos pesetas por cada vez que carguen ó descarguen”.

Los pagos por lemanaje y otros servicios o dedicaciones portuarias, junto a los derechos que también hay que abonar por el pescado obtenido y vendido, se destinan en buena parte a prestaciones de tipo social y “repartos” de beneficios realizados el día de San Nicolás y en Navidad. Entre dichas prestaciones destacan por ejemplo, el auxilio puntual a los familiares de las víctimas de naufragios (hijos y viudas), la asistencia médica y las gratificaciones a los cofrades llamados al servicio de la armada. Sin embargo esto no es todo, la institución también se encargará de otra función importante tal y como es la defensa de sus miembros.

Si es preciso reclamar o manifestarse para exigir aquello que consideran derechos de sus asociados, no dudará en hacerlo ante las instancias oportunas, tanto en lo tocante a los trabajos propios del puerto comercial, como en aquellos relacionados con la pesca. Respecto a esta última por ejemplo, en Santurtzi se reacciona en más de una ocasión ante el cobro de impuestos por el pescado vendido, exigido por los ayuntamientos de localidades del interior como Bilbao, a las que se dirigen habitualmente las sardineras y pescadores.

Nos ilustra y confirma esta defensa de los asociados cofrades, reclamaciones como por ejemplo la que tuvo lugar en 1846 ante la *Junta de Comercio del Puerto*, tal y como consta en uno de los pocos documentos antiguos conservado en la actual cofradía de Santurtzi. Consta la acción al unísono, en este caso de tres de las cuatro cofradías existentes en el Abra: Santurtzi, Algorta y Portugalete. Agrupadamente, reclaman con una sola voz, una deuda pendiente de pago por los servicios de lemanaje realizados por sus miembros. El documento muestra unas relaciones tensas que se remontan al pasado, donde los cofrades son objeto de cierto desprecio por parte de la institución portuaria encargada de pagar su trabajo. Es digna de mención la firmeza y resolución de afirmaciones en las que se comprueba esta situación conflictiva:

“Después de un periodo de tiempo tan prolongado los comisionados de aquellas cofradías, se ven en la penosa situación de manifestar que al observar la misma irresolución, el mismo desprecio del que son el blanco en la serie de tantos años, en la satisfacción de sus fundadas reclamaciones...” (tomado de la Reclamación de las Cofradías de Santurtzi, Algorta y Portugalete ante la Junta de Comercio, 1846).

La fuerza de estas palabras, así como las exigencias y determinación que contiene el escrito, nos lleva a constatar que al menos en estos años las relaciones entre la *Junta de Comercio* y las cofradías del Abra no son todo lo buenas que se pudiera desear. De todas formas, junto al conflicto existente en estas fechas, podemos verificar cómo los pescadores lemanes se agrupan, entrevistan y reclaman, considerándose autorizados institucionalmente a adoptar las disposiciones juzgadas convenientes en defensa de lo que consideran sus justos derechos. Lo hacen por medio y con la autoridad y resolución que les otorga su pertenencia a las “cofradías de pescadores y mareantes”, tal y como son denominadas en estos años.

Momentos clave, trabajo y deporte

Las chalupas dedicadas al lemanaje, o lanchas lemanes de las cofradías del Abra, se hacen a la mar con la esperanza de avistar en el horizonte las velas de los buques que vienen hacia el Puerto de Bilbao. Tras el avistamiento de un barco, bogarán poniendo rumbo hacia éste con la intención de abordarlo en primera posición. En su conjunto podemos distinguir varios momentos precisos durante el desempeño de cada servicio de lemanaje:

- Estancia en la mar, observación y espera.
- Bogar hacia los navíos.
- Llegada y abordaje.
- Guía y maniobras de navegación en el Abra y entrada en la ría.
- Coordinación con el piloto mayor, responsable último de las maniobras a seguir.

-
- Guía y maniobras de navegación y labores de anclaje y amarre en el puerto interior.

En lo que se refiere a la estancia en la mar, debemos considerar los riesgos ligados a una bahía donde las aguas por lo general eran habitualmente bastante agitadas, sobre todo en invierno. Hasta la última parte del siglo XIX, los lemanes se sirven de chalupas movidas a remo y vela de pequeñas dimensiones, con doce o catorce hombres a bordo, tripulaciones coincidentes con las que se dedican a la pesca. Será necesario esperar a la llegada del vapor para presentar una alternativa a una situación de una dureza y peligro evidentes. A estas condiciones debemos añadir la carrera organizada en el momento de bogar para ganar el navío, la cual tomaba forma con viveza y de una manera espontánea, hechos en su conjunto que nos trasladan a una situación en la que los riesgos son bastante patentes por momentos.

Los lemanes se enfrentan en todo instante a un medio aleatorio. La barra de Portugalete localizada pero movable según las corrientes, es practicable sólo dos horas antes o después de la pleamar. Pero además de esta limitación, debían tener muy en cuenta el estado de la mar que con mal tiempo se hacía impracticable. En estas circunstancias la responsabilidad, además de la autoridad ejercida por el piloto mayor, recae sobre los pilotos lemanes que una vez a bordo deben guiar los buques lo más hábilmente posible. Aparece como objetivo primordial conseguir atravesar la barra, encargándose o bien de tomar el mando o bien de indicar a los capitanes la manera más idónea de maniobrar según las circunstancias.

Antes de la reglamentación de 1884, la competencia adquiría un doble sentido. Por una parte entre cofradías y por otra también entre las mismas chalupas pertenecientes e inscritas en la misma cofradía. En este escenario de doble significado, cada patrón o piloto lemán intentaba tomar los mejores lugares de espera y vigilancia en la mar, en la parte menos exterior y expuesta posible aunque no siempre al abrigo de las corrientes. Este tipo de posicionamiento estratégico conllevaba un alto riesgo, pues

cuanto más alejados de la desembocadura del Nervión se colocaran, más agitadas eran las aguas. Los tripulantes se exponen a una mar sin apenas protección posible, cuestión ante la cual las autoridades se verán obligadas a establecer, durante la espera de los navíos, un límite de nueve millas de distancia de la costa.

La rivalidad propia de este trabajo toma forma también en otro tipo de manifestaciones de la vida social ligadas con la mar y sus actividades. Los mejores remeros son tomados como agentes eficaces para la construcción y el mantenimiento del modelo social, cuestión que se verifica y confirma de manera simbólica delante de la comunidad por medio de la práctica deportiva. Aquellos que reman bien en la mar –en la pesca y en el lemanaje–, supuestamente lo harán también en las competiciones de regatas. Pero no se trata de una simple concatenación de situaciones: en la competición, a modo de ritual deportivo, por mediación de los ganadores y de su triunfo se apoyan las bases y el modelo válido para el ejercicio profesional como fuente de recursos materiales. Ejercicio que necesita una afirmación, así como contener una razón de ser, de manera eficaz, duradera y consensuada.

Las personas dedicadas a la pesca y a trabajos portuarios como el lemanaje, ubicados en el seno de las cofradías de pescadores y mareantes, se convierten en los protagonistas del deporte del remo. Con esto queremos decir que no se trata de una simple relación lineal o cronológica entre el mundo pescador y la esfera del deporte del remo. Éste, extendido también por multitud de localidades a lo largo de todo el Cantábrico, como por ejemplo Donostia, Orío, Elantxobe, etcétera, con el paso del tiempo coincidiendo con la modernización de la práctica pesquera irá obedeciendo a otra lógica diferente. Muchas de estas tripulaciones conformadas por cofrades (pescadores y lemanes, según los casos y procedencias) competirán en el Abra de Bilbao. Junto a las procedentes de las demás localidades del Cantábrico que acuden al Abra, bogarán las de Algorta, Zierbena, Portugalete y Santurtzi.

Papel y funciones del piloto mayor

El piloto mayor al que hemos hecho ya referencia, juega sus funciones en la desembocadura del Nervión, lugar en el que se encuentra la barra, ocupando el puesto de máxima responsabilidad en el escalafón jerárquico. Como superior de los pilotos lemanes ostenta la autoridad, aunque también en un momento ya más reciente bajo el comandante de marina, pero siempre respondiendo de labores como las siguientes:

- La vigilancia del curso navegable del canal que daba acceso hacia el interior del puerto. Éste podía cambiar según las condiciones de la mar y de la meteorología.
- El sondeo y cálculo de la profundidad o calado de las aguas en determinados puntos.
- Comunicar e informar a los navíos el estado de la mar así como de las condiciones para la navegación.
- La señalización a los capitanes de los navíos, función conocida como servicio de *boliza*.

Podemos deducir que todas estas funciones son básicamente importantes, no obstante la última destaca de todas las demás. Antes de llevar a cabo correctamente el servicio de *boliza*, es decir con el menor riesgo de peligro posible, era totalmente necesario conocer el estado del canal así como el calado, cuestiones ambas que debían comunicarse a los capitanes. Esto en un momento crucial por lo que ya conocemos de la barra y antes de acometer las maniobras convenientes. Vicente Tofiño San Martín nos describe con claridad estos aspectos, dándonos una idea de la importancia del servicio de *boliza* tal como vamos a ver.

Al respecto, cuando el estado del tiempo no lo permitía y el piloto lemán no podía acudir mar adentro al encuentro de un navío, las únicas indicaciones a seguir eran las del piloto mayor. En tales casos, y para comunicar que la barra era practicable, se hacía izar un pabellón rojo en la batería de Campillo. El piloto mayor se colocaba en el lado occidental del muelle, y con otro pabellón del mismo color, indicaba la posición,

o bien a babor o bien a estribor de tal forma que la navegación se realizase por el lugar de más profundidad. Cuando la barra no era practicable se indicaba izando una bandera de color blanco. En este caso, generalmente en invierno, era preferible poner rumbo hacia el puerto de Santoña y a cuyo abrigo esperar que cambiase y mejorase el estado del tiempo. Durante la noche las señales se efectuaban con linternas y cuando la meteorología lo permitía éstas se hacían desde una chalupa.

Junto a la máxima responsabilidad en la barra, que como hemos indicado recaía sobre el piloto mayor, no obstante cuando el tiempo lo permitía como era en la mayoría de los casos y cuando por lo tanto los pilotos lemanes se encontraban en el lugar, eran ellos los encargados de llevar a cabo –primero en la ensenada y luego en la ría– los trabajos de lemanaje y demás servicios. Los buques atravesaban la barra atoados por una o varias chalupas de lemanaje, provenientes de las distintas cofradías del Abra entre las que destacaba la de Santurtzi. Otra posibilidad cuando el tiempo era desfavorable y no era posible la presencia de las chalupas, consistía en su remolque desde la ribera por los caminos de sirga existentes y donde las mujeres aparecen en ocasiones encargándose de este pesado trabajo.

“Ya pasada la barra y estando entre los dos muelles que forman la entrada del río, si no han podido salir los botes, se hallará un Práctico listo á atracar á bordo, sea para dar fondo, ó para seguir río arriba si lo permite el viento y la marea. Cuando éste es contrario los Prácticos proporcionan bueyes para navegar á la sirga la escollera de piedra que hay hasta Bilbao.” (V. Tofiño de San Miguel, 1849).

Como vemos la acogida de los barcos pasa por distintas alternativas, primero la intervención de los lemanes a la que se añade la responsabilidad y trabajos del piloto mayor. Pero además, cuando los primeros no pueden intervenir, se dispone de una chalupa en el interior ya de la ría, e incluso del recurso a la sirga cuando el tiempo no es favorable.

Las responsabilidades del piloto mayor son importantes, cuestión que sin embargo tropieza con las condiciones físicas en las que desempeña su trabajo. Éstas son más bien desfavorables, cuestión que lleva a estos hombres a reivindicar al menos un espacio para el abrigo, aspecto que se soluciona al parecer en 1824 después de haber protestado y exigido una mejora y mayor confortabilidad. El *Consulado de Bilbao* accede a las demandas de un lugar fijo y al abrigo en el puerto y solicita el permiso pertinente para su construcción. Es así como se instalaría una caseta capaz de abrigar 8 ó 9 personas, son los colaboradores del piloto mayor a quien prestan su ayuda. El 21 de octubre de 1824 se rehabilita este espacio construyéndose una torre cilíndrica, conocida con el nombre de “torre del piloto mayor”, datos todos estos descritos por M. Torres Goiri (1992, pp. 30-31).

Con su instalación, a partir de ahora las maniobras se pueden dirigir desde lo alto de dicha torre. Cuentan para ello de un mástil móvil vertical y transversal con el que se indicaba a los barcos que arribaban la dirección en la cual debían enfilear sus proas. M. Torres Goiri describe el código empleado que podemos resumir de esta manera:

- Para hacerse a la mar un pabellón de color blanco izado indicaba que la barra era practicable. Para entrar el pabellón era rojo.
- Para indicar a un navío que debía detenerse se indicaba moviendo el pabellón de un lado a otro.
- Cuando el puerto estaba cerrado se señalaba con la colocación de dos bollas negras a cada lado del mástil de la torre del piloto mayor.
- Durante la noche, para indicar que se podía salir del puerto, se hacía con una linterna roja hacia el SO desde la torre. Si era necesario se añadían otras dos blancas con las que se señalaban las maniobras que debían realizarse.
- Para indicar que era posible la entrada, se hacía con una linterna roja parpadeante. El navío respondía a la señal con dos sonidos de sirena momento a partir del cual la linterna quedaba fija, indicación de que el barco podía entrar en el puerto.

-
- Para prohibir la entrada durante la noche se dirigía una luz intermitente cada segundo a la embarcación.

Lo elemental de este código contrasta no obstante con la importancia de las indicaciones en un lugar de paso crucial hacia el interior del puerto donde era primordial sortear el peligro y riesgos de la barra. Como vemos la función del piloto mayor y sus ayudantes es primordial, como lo es también la que desempeñan los mismos pescadores en sus labores como lemanes del puerto de Bilbao.

El lemanaje, una actividad legislada y reglamentada

Hemos visto cómo el lemanaje y el pilotaje tienen su cuna en los núcleos de población pescadores y cómo las cofradías organizaban y velaban por su práctica y puesta en escena. Sin embargo, por encima de éstas y a pesar de su autonomía encontramos otra institución: el *Consulado de Bilbao* antecesor de la *Junta de Comercio del Puerto*. Sus imposiciones normativas debían seguirse obligatoriamente por los lemanes y pilotos. El *Consulado de Bilbao* y las instituciones que le irán precediendo impondrán su autoridad de manera constante por encima de las cofradías. La última, ya a finales del siglo XIX, es la *Junta de Obras del Puerto de Bilbao*, la cual se encarga de la reglamentación y control pero ahora ya definitivamente al margen del ámbito pesquero.

La primera ordenanza para el lemanaje, conocida como *Ordenanza de Lemanajes*, se redactó por el *Consulado de Bilbao* en 1561. Como exigencia para poder ejercer la profesión, ésta contemplaba la realización de exámenes así como la prestación del correspondiente juramento. Los lemanes debían comprometerse al “buen cumplimiento y a ser leales en el ejercicio del oficio”. Historiadores como M. Torres Goiri (1992, pp. 29-30) han confirmado que en dicho año las autoridades consulares acordaban una veintena de títulos de piloto o lemán en Santurtzi, diecinueve en Getxo, catorce en Portugalete y dos en Zierbena. Estaríamos pues ante la primera normativa que no obstante será modificada con el transcurso de los años.



Antiguo emblema del Consulado de Bilbao.

Como hemos visto, se puede decir que las cofradías de pescadores son la cuna del lemanaje, sin embargo conviven con otras instituciones cuya influencia, intervención y control en cuestiones tocantes al puerto y al tráfico marítimo es superior. Esta influencia desembocará finalmente en la pérdida de cualquier atribución existente anteriormente. En este sentido, el uno de abril de 1884 tendría lugar el primer lemanaje de manera regulada desde la comandancia militar que a partir de esta fecha se erige como garante de los turnos de intervención con la puesta en vigor de un nuevo reglamento. Tal como indica M. Torres Goiri (1992, pp. 31 y ss.) dicha normativa había sido aprobada por la comandancia con el supuesto consentimiento de las cuatro cofradías de pescadores del Abra, donde además del control de los turnos, en la nueva situación confluyen las siguientes actuaciones y obligaciones:

- Las embarcaciones dedicadas al lemanaje son numeradas según el orden siguiente: Zierbena, Santurtzi, Portugaleta y Algorta. Para llevar a cabo las labores de lemanaje y pilotaje deberían seguir el orden establecido.
- Se exige la presencia día y noche en la mar de veinte lanchas lemanes según el turno de intervención. Aquella que se encontrara más

cercana al barco o que tuviese facilidad y prontitud para el abordaje, debería pilotarla obligatoriamente.

- Todos aquellos que ayudaban a entrar en el puerto a un barco, deberían ayudarle también a salir.
- Si un capitán deseaba los servicios de un piloto concreto podía pedirlos, pero no tenía derecho a solicitarlo de nuevo mientras los demás no realizasen también su servicio correspondiente.
- Las embarcaciones de pilotaje a partir de ahora para identificarse deberían enarbolar un pabellón con la letra P y llevar este mismo signo distintivo en la vela. Durante la noche lo harían con una señal luminosa tres veces consecutivas.
- Los pilotos que embarcasen en un navío, deberían situarse sobre la pasarela de maniobras o en el punto más conveniente. Guiarían los barcos con precaución haciéndolo siguiendo muy atentamente las señales del piloto mayor. Si los capitanes hacían observaciones, era preceptivo escucharles aunque éstas sólo se seguirían cuando el piloto lemán estuviese de acuerdo con ellas.
- El piloto mayor era el superior inmediato de todos los pilotos lemanes.
- La vestimenta de los pilotos lemanes sería la conveniente y adecuada para su trabajo. Para poder ser reconocidos llevarían una gorra de paño azul con una pequeña ancla de metal.

Estos puntos reglamentarios que acabamos de sintetizar, nos dejan entrever un intento por uniformizar e instaurar nuevos nexos comunes más allá de las normas de cada una de las cofradías. Se completan además con el consejo a los pilotos de adquirir nuevas embarcaciones, más seguras, adecuadas y confortables para el ejercicio del pilotaje. Estamos, en definitiva, ante una normativa con la que se trata de coordinar la actividad de las cuatro cofradías del Abra, uniformizando la puesta en práctica del oficio, centralizándolo y controlándolo de nuevo por encima de la autoridad local ejercida por los mayordomos de las cofradías.

Dos años más tarde, en 1886, esta dinámica es todavía más clara y contundente. Se pone en vigor una nueva ley, ahora aplicable y válida para todos los puertos del litoral estatal. A partir de este momento se exigirá la formación de consejos encargados de redactar los nuevos reglamentos en los que se basará el pilotaje. El 24 de agosto de 1889, el Puerto de Bilbao daba su aprobación a un *Nuevo Reglamento de Practicajes*. En definitiva el lemanaje quedaba confiado ya solamente a la *Junta de Obras del Puerto de Bilbao*, institución encargada de la navegación y de la administración del puerto, fechas en las que el vapor, anunciando una nueva época, empezaba ya a abrirse camino paulatinamente.

Conclusión, predecesores del nuevo pilotaje

Durante el siglo XIX, y a pesar de las condiciones adversas del medio para la navegación, en conjunto el puerto de Bilbao verá crecer la actividad portuaria. Será capaz de atraer un importante tráfico marítimo hacia una cuenca en la que confluyen el comercio, la explotación del hierro y la industria naval, gracias a los cuales más tarde, a partir del siglo XX, se convertirá en un puerto moderno. Antes, con la intervención de los comerciantes, industriales y financieros junto a una gran concurrencia de capitales, se llevan a cabo construcciones y obras destinadas a hacer desaparecer los obstáculos naturales como la barra existente en la entrada del Nervión así como otros existentes en el curso interior de la ría.

Las comunidades volcadas a la mar no quedarán al margen de los hechos, estando muy presente en su vida cotidiana la influencia portuaria. Los pescadores en este escenario, recurren tanto a las labores de captura propias de su oficio, así como a estos trabajos especializados. Adquieren un gran conocimiento del medio físico y aprenden a navegar perfectamente en esta agua. Están capacitados para practicar el lemanaje y pilotaje, así como otras labores entre las que encontramos el servicio de avituallamiento a los buques, carga y descarga de mercancías, etcétera.

A lo largo de estas líneas nos hemos acercado al papel y funciones

alrededor del lemanaje organizado desde las cofradías hasta el siglo XIX. A partir de 1877, la organización y la gestión de los servicios portuarios correrán exclusivamente a cargo de la *Junta de Obras del Puerto de Bilbao*. Esta fecha marca el camino hacia la modernización de la profesión con una gestión cada vez más centralizada, la introducción de embarcaciones expresamente dedicadas a estas labores y un cambio de las exigencias y condiciones para el ejercicio de la profesión, cosa que se materializa prácticamente a partir de 1889. Podemos decir que se produce un cambio donde un oficio aprendido paralelamente y en el seno de la actividad pesquera, deja su sitio al nuevo pilotaje. Los lemanes de Santurtzi de todas formas, han sido activos y destacables protagonistas en un importante capítulo de la historia de la cultura marítima de este país.

REFERENCIAS BIBLIOGRÁFICAS

PUERTA RUEDA, N. DE LA (1994) *El puerto de Bilbao como reflejo del desarrollo industrial de Vizcaya, 1857-1913*, Bilbao: Puerto de Bilbao, Autoridad Portuaria de Bilbao.

RUBIO-ARDANAZ, J. A. (1992-1993) "Inventario documental de la Cofradía de Pescadores San Pedro de Santurtzi", Bermeo, *Udalerri eta Itsasoko Gaiei Buruzko Aldizkaria*, 9, pp. 187-269.

TOFIÑO SAN MIGUEL, V. (1849) *Derrotero de las costas de España, de Portugal y de las Islas Azores o Terceras en el Océano Atlántico para inteligencia y uso de las cartas esféricas que las comprenden*, Madrid: Imprenta Nacional.

TORRES GOIRI, M. (1992) *Historia del salvamento de náufragos en el Puerto de Bilbao*, Getxo: Edigetxo, Aula de Cultura de Getxo.

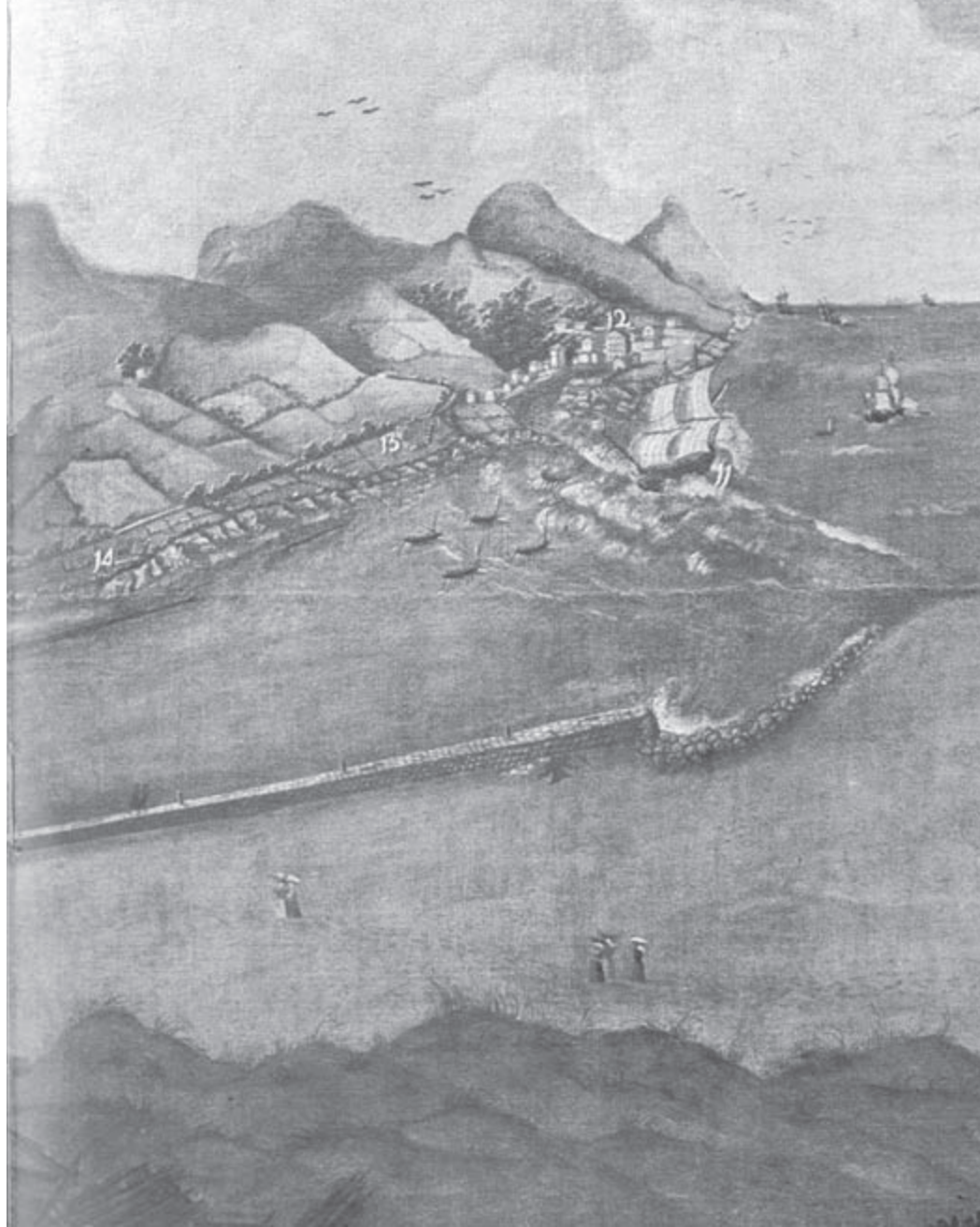
BIOGRAFÍA DEL AUTOR

Juan Antonio Rubio-Ardanaz (Bilbo,1956) antropologian graduatua da Montreal-go Unibertsitatean eta bertan hasi zituen irakasle-lanak. Gerora Nafarroako Unibertsitate Publikoan, Deustukoan eta Euskal Herrikoan aritu da. Gaur egun Extremadurako Unibertsitatean irakasten du Antropologia Ekonomikoa. "Zainak. Cuadernos de Antropología-Etnografía" aldizkaria zuzentzen du eta Etnomuseologia irakasten du Deustuko Unibertsitatean irakasle gonbidatu gisa. Gainera, Bilboko Itsas-Museoan, La Platako Unibertsitate Nazionalean eta Université du Québec-en lagundu izan du.

Argitaratu dituen lanen artean "Del sueño amoroso a la realidad" (1989), Santurtziko Udalak argitaratutako "La Antropología marítima subdisciplina de la antropología sociocultural" (1994) eta "La vida arrantzale en Santurtzi" (1997) dira aipagarrienak.

Juan Antonio Rubio-Ardanaz (Bilbao,1956) es graduado en antropología por Universidad de Montreal, en la que inició sus tareas docentes que continuaría en las Universidades Pública de Navarra, Deusto y del País Vasco. Actualmente imparte Antropología Económica en la Universidad de Extremadura. Dirige la revista "Zainak. Cuadernos de Antropología-Etnografía" y enseña Etnomuseología como profesor invitado en la Universidad de Deusto. Ha colaborado además con el Museo Marítimo de Bilbao, la Universidad Nacional de La Plata y Université du Québec.

Entre sus publicaciones destacan "Del sueño amoroso a la realidad" (1989), "La Antropología marítima subdisciplina de la antropología sociocultural", publicada por el Ayuntamiento de Santurtzi (1994) y "La vida arrantzale en Santurtzi" (1997).



SANTURTZIKO UDAL LIBURUTEGIA SAREA RED DE BIBLIOTECAS MUNICIPALES DE SANTURTZI

LIBURUTEGI NAGUSIA BIBLIOTECA CENTRAL

Plaza Juan José de Mendizábal, s/n
E-mail: biblioteca@ayto-santurtzi.es
Tfno.: 94 461 08 54 • Fax: 94 462 57 15

CABIECESKO LIBURUTEGIA BIBLIOTECA DE CABIECES

Antonio Alzaga, 64
E-mail: bibliotecakabiezes@ayto-santurtzi.es
Tfno.: 94 483 82 32

LAS VIÑASKO LIBURUTEGIA BIBLIOTECA DE LAS VIÑAS

C/ Bullón, 3-5
E-mail: bibliotecavinass@ayto-santurtzi.es
Tfno.: 94 483 73 33

SAN JUANGO LIBURUTEGIA BIBLIOTECA DE SAN JUAN

Juan Sebastián Elcano, 11-13
E-mail: bibliotecasanjuan@ayto-santurtzi.es
Tfno.: 94 462 85 85

**SANTURTZIKO UDALA
AYUNTAMIENTO DE SANTURTZI
BIZKAIA**



**KULTURA ARLOA
ÁREA DE CULTURA**