

**BARCOS DE PESCA Y  
ASTILLEROS DE CASTRO URDIALES  
(ESTUDIOS)**

*Ramón Ojeda San Miguel*

**Castro Urdiales 2004**

BOTES, BATELES Y BOTRINOS  
EN CASTRO URDIALES  
(1840 – 1925)

-----

CARPINTEROS DE RIBERA,  
GALAFATES Y ASTILLEROS EN  
CASTRO URDIALES

-----

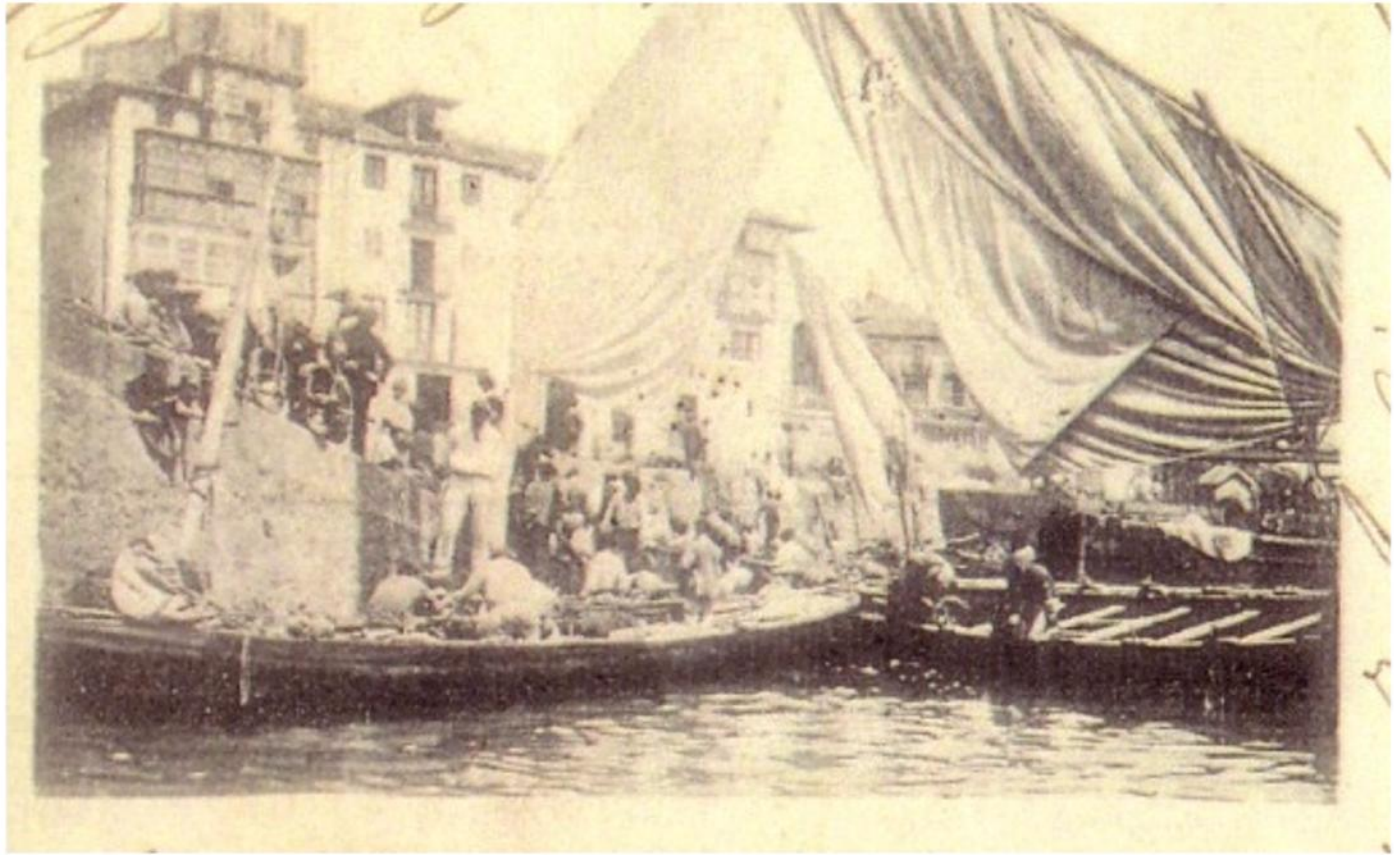
MOTORIZACIÓN DE LA FLOTA  
PESQUERA DE CASTRO  
URDIALES  
(1910 – 1970)

-----

PUERTO Y AYUDANTÍA DE  
MARINA. DOCUMENTOS PARA  
LA HISTORIA MARÍTIMA DE  
CASTRO URDIALES A  
MEDIADOS DEL SIGLO XIX

---

©Ramón Ojeda San Miguel  
ISBN: 609-1070-9  
Depósito Legal: BU-169-2004





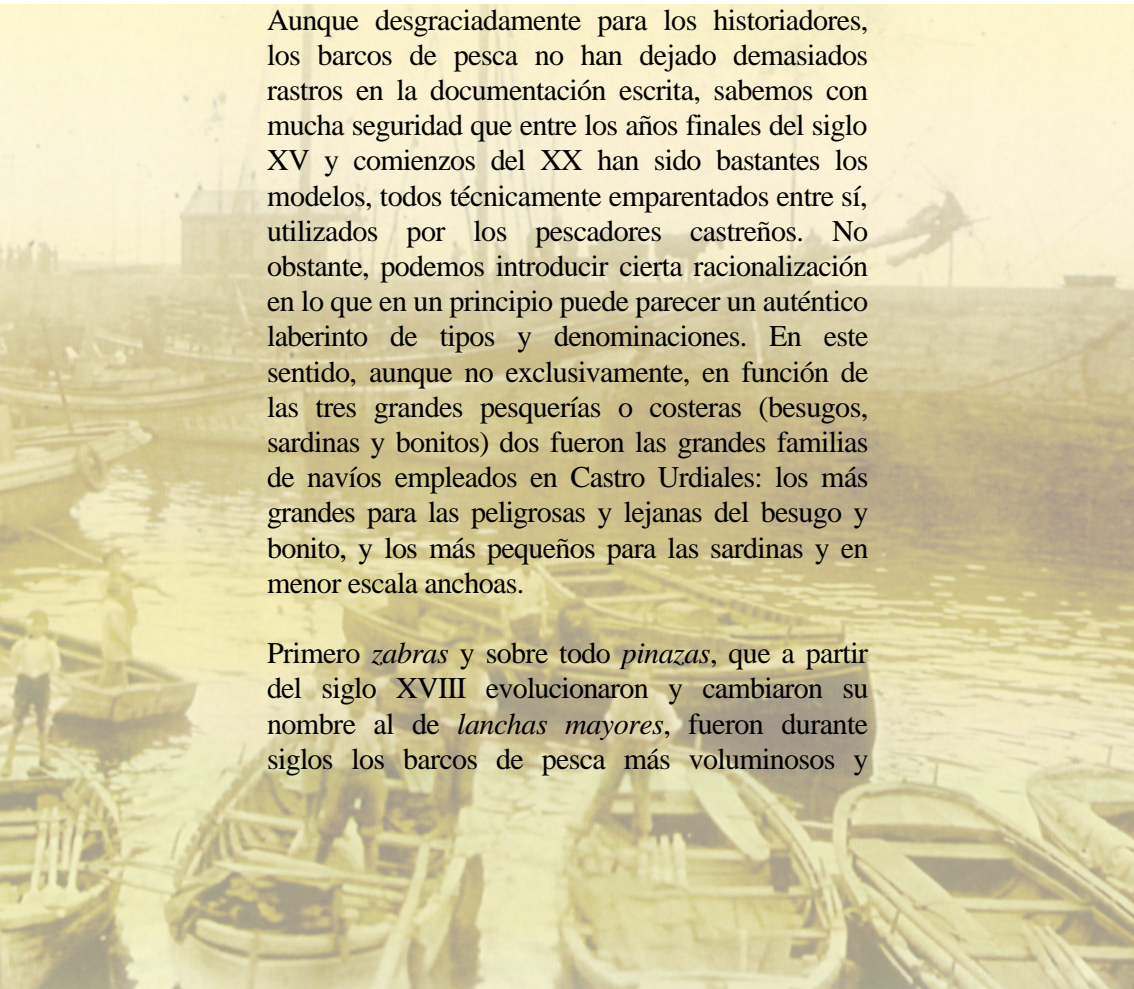
*Ramón Ojeda San Miguel*



**BOTES, BATELES Y BOTRINOS  
EN CASTRO URDIALES  
(1840 - 1925)**



## 1. Panorama



Aunque desgraciadamente para los historiadores, los barcos de pesca no han dejado demasiados rastros en la documentación escrita, sabemos con mucha seguridad que entre los años finales del siglo XV y comienzos del XX han sido bastantes los modelos, todos técnicamente emparentados entre sí, utilizados por los pescadores castreños. No obstante, podemos introducir cierta racionalización en lo que en un principio puede parecer un auténtico laberinto de tipos y denominaciones. En este sentido, aunque no exclusivamente, en función de las tres grandes pesquerías o costeras (besugos, sardinas y bonitos) dos fueron las grandes familias de navíos empleados en Castro Urdiales: los más grandes para las peligrosas y lejanas del besugo y bonito, y los más pequeños para las sardinas y en menor escala anchoas.

Primero *zabras* y sobre todo *pinazas*, que a partir del siglo XVIII evolucionaron y cambiaron su nombre al de *lanchas mayores*, fueron durante siglos los barcos de pesca más voluminosos y

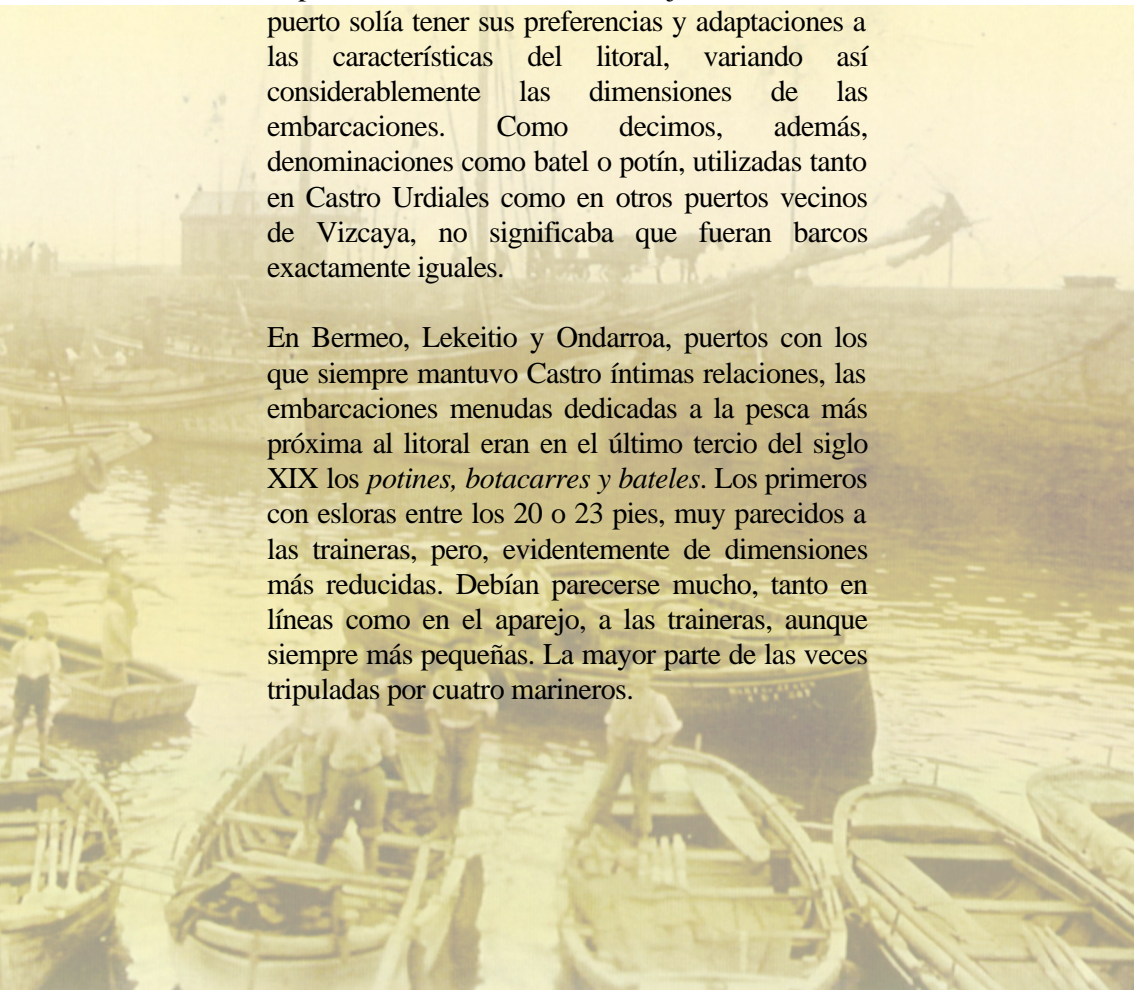
poderosos. *Chalupas*, luego reconvertidas en *lanchas menores sardineras*, y desde aproximadamente el año 1850 las emblemáticas *traineras*, los siguientes en el escalafón: las de la pesca de la sardina y anchoa.

Sin embargo, en todo el litoral cantábrico, y, por supuesto, en nuestro puerto, además de las lanchas mayores y menores en las faenas de pesca más cercanas a la costa se utilizaron también embarcaciones más pequeñas, las rotuladas en los documentos como *bateles*. Siempre durante siglos mucho menos abundantes que las anteriores. Pero, a partir de los años 1830/1840 los papeles de los archivos introducen en el panorama de las naves de pesca más pequeñas nuevos nombres asociados más que probablemente a nuevos modelos: *potines*, *botrinos*, *barquillas* y *botes*. Es indudable; todos ellos conformaban una flota de diminutos barcos de bajura muy homogénea en sus líneas de diseño por toda la costa cántabra y vasca.

Pero, y este es un verdadero problema en la investigación, la polisemia, y las numerosas variantes existentes entre los distintos puertos del

litoral cantábrico incorporan nuevas dificultades en el estudio. Aunque todas pequeñas, y utilizadas para la pesca de sardinas, chicharros, jubiones... , cada puerto solía tener sus preferencias y adaptaciones a las características del litoral, variando así considerablemente las dimensiones de las embarcaciones. Como decimos, además, denominaciones como batel o potín, utilizadas tanto en Castro Urdiales como en otros puertos vecinos de Vizcaya, no significaba que fueran barcos exactamente iguales.

En Bermeo, Lekeitio y Ondarroa, puertos con los que siempre mantuvo Castro íntimas relaciones, las embarcaciones menudas dedicadas a la pesca más próxima al litoral eran en el último tercio del siglo XIX los *potines*, *botacarres* y *bateles*. Los primeros con esloras entre los 20 o 23 pies, muy parecidos a las traineras, pero, evidentemente de dimensiones más reducidas. Debían parecerse mucho, tanto en líneas como en el aparejo, a las traineras, aunque siempre más pequeñas. La mayor parte de las veces tripuladas por cuatro marineros.





En aguas vizcaínas, por debajo de los potines, con esloras inferiores o iguales a los 16 pies, aparecen los botacarres y sobre todo los bateles. Sin duda, estos último, también denominados en muchos documentos como *botes*, constituyen las embarcaciones de pesca más liliputienses y dedicadas a la captura de especies más menudas. Debieron ser barcos muy similares a las *barquías* santanderinas. Con dos o tres tostas, la primera agujereada para soportar la presencia de un palo con una pequeña vela, podían presentar, muy claramente desde las primeras décadas del siglo XX, dos variantes: los botes, o bateles, de *codaste* con la popa bastante afilada, en realidad con dos proas, y los de *estampa* con la popa chata y recta y mucho más rechonchos de forma.

Todos estos pequeños barcos vizcaínos resultaban a todas luces de líneas y formas muy parecidas a las embarcaciones más minúsculas guarecidas en la Dársena de Castro Urdiales. Pero, y esto es a la postre muy importante para nuestro trabajo, no son los mismos botes, bateles, potines... de que se habla en los documentos conservados en los archivos castreños.

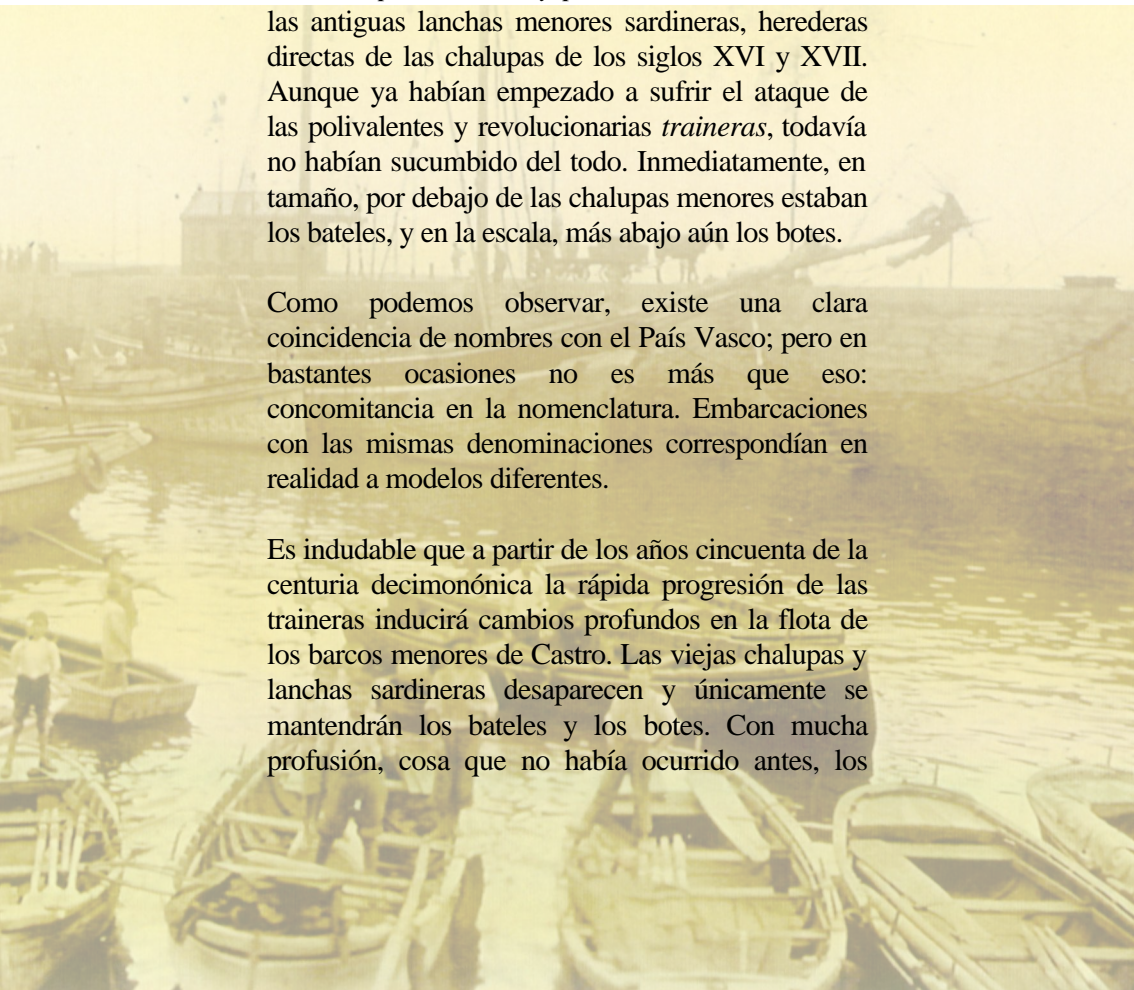
## 2. Particularidades castreñas

Probablemente en el documento más antiguo y valioso que se conserva aquí, el Ayudante de Marina informaba a sus superiores en el año 1849, después de quejarse de la peligrosidad que suponía para la integridad de la marinería pesquera el hecho de que muchas de las lanchas mayores no llegasen a los 22 codos de eslora obligados por ordenanza, que en el puerto existían muchísimas embarcaciones llamadas oficialmente “menores”. Por debajo de 18 codos de eslora nos habla de *chalupas menores* y *bateles*, que a pesar de su pequeño tamaño, y a la sombra de la permisividad en la construcción de las lanchas mayores, se atrevían a ir en busca de besugos y bonitos; pero que habitualmente trabajaban en aguas de carácter más costero. Luego, todos ellos con esloras inferiores a los 10 codos, el Ayudante de Marina castreño certifica la presencia de numerosísimos *botes*.

Del informe oficial que estamos comentando, bien parece desprenderse que a mediados del siglo XIX las *Chalupas menores* y *potines* eran los restos de las antiguas lanchas menores sardineras, herederas directas de las chalupas de los siglos XVI y XVII. Aunque ya habían empezado a sufrir el ataque de las polivalentes y revolucionarias *traineras*, todavía no habían sucumbido del todo. Inmediatamente, en tamaño, por debajo de las chalupas menores estaban los bateles, y en la escala, más abajo aún los botes.

Como podemos observar, existe una clara coincidencia de nombres con el País Vasco; pero en bastantes ocasiones no es más que eso: concomitancia en la nomenclatura. Embarcaciones con las mismas denominaciones correspondían en realidad a modelos diferentes.

Es indudable que a partir de los años cincuenta de la centuria decimonónica la rápida progresión de las *traineras* inducirá cambios profundos en la flota de los barcos menores de Castro. Las viejas chalupas y lanchas sardineras desaparecen y únicamente se mantendrán los bateles y los botes. Con mucha profusión, cosa que no había ocurrido antes, los





documentos de la Ayudantía nos hablan de los tan castreños *botrinos*: ¿Es posible que fueran los últimos herederos, tanto en líneas como estructuras, de las ancestrales chalupas?

Afortunadamente la riqueza informativa sobre nuestro tema aumenta sustancialmente en las últimas tres décadas del siglo XIX. Los registros de embarcaciones efectuados entre los años 1873 y 1880<sup>1</sup> nos dicen bien a las claras que los bateles usados en Castro Urdiales tenían alrededor de 4 toneladas métricas, de 30 a 36 pies de eslora, entre 5 y 7 de manga y de 2,5 a 5 pies de puntal. Los botes rondaban, arriba o abajo, las 2 toneladas métricas, con 16 o 22 pies de eslora, entre 4 y 6 de manga y 2,5 o 3 pies de puntal. A medio camino entre bateles y botes aparecen los botrinos: entre 2 y 4 toneladas métricas, 20 a 22 pies de eslora, de 4 a 6 de manga y 3,5 o 4 pies de puntal.

Todavía más precisos y abundantes son los datos ofrecidos por las listas oficiales de barcos

---

<sup>1</sup> Archivo de la Capitanía Marítima de Castro Urdiales (en adelante A.C.M.C.U.), “Registro de inscripción de las embarcaciones del puerto de Castro Urdiales que da principio en agosto del año 1873”.

matriculados en el puerto de Castro a partir del año 1880<sup>2</sup>. Veremos en ellos que en poco más de una década desaparecen definitivamente de la Dársena los viejos bateles, los botrinos, aguantando algo más, cada vez son ya menos habituales. Aunque de tamaños muy variables, casi todos los barcos menores pasan exclusivamente a ser conceptuados oficialmente bajo el epígrafe de “botes”.

Entre los años 1880 y 1924, con toda seguridad he podido contabilizar 148 botes cuya eslora sobrepasaba los 6 metros y otros 113 por debajo de esta medida. Hasta 1910 se dio una clara tendencia al crecimiento de esloras y mangas; pero, curiosamente a primera vista, a partir de aquella fecha la rumbo se invirtió, hasta ser lo más habitual que las esloras de los botes no superasen casi nunca los 6 metros. Por otra parte, las mangas oscilarán entre los 1,40 y 1,80 metros y los 0,60 y 0,85 de puntal. Más uniformidad parece detectarse en los botrinos, cada vez menos presentes en aguas castreñas: aproximadamente 6,5 metros de eslora, 1,60 de manga, 0,65 de puntal y entre 1,37 y 1,60 Tm. de peso. Pero, como ya hemos dicho, los

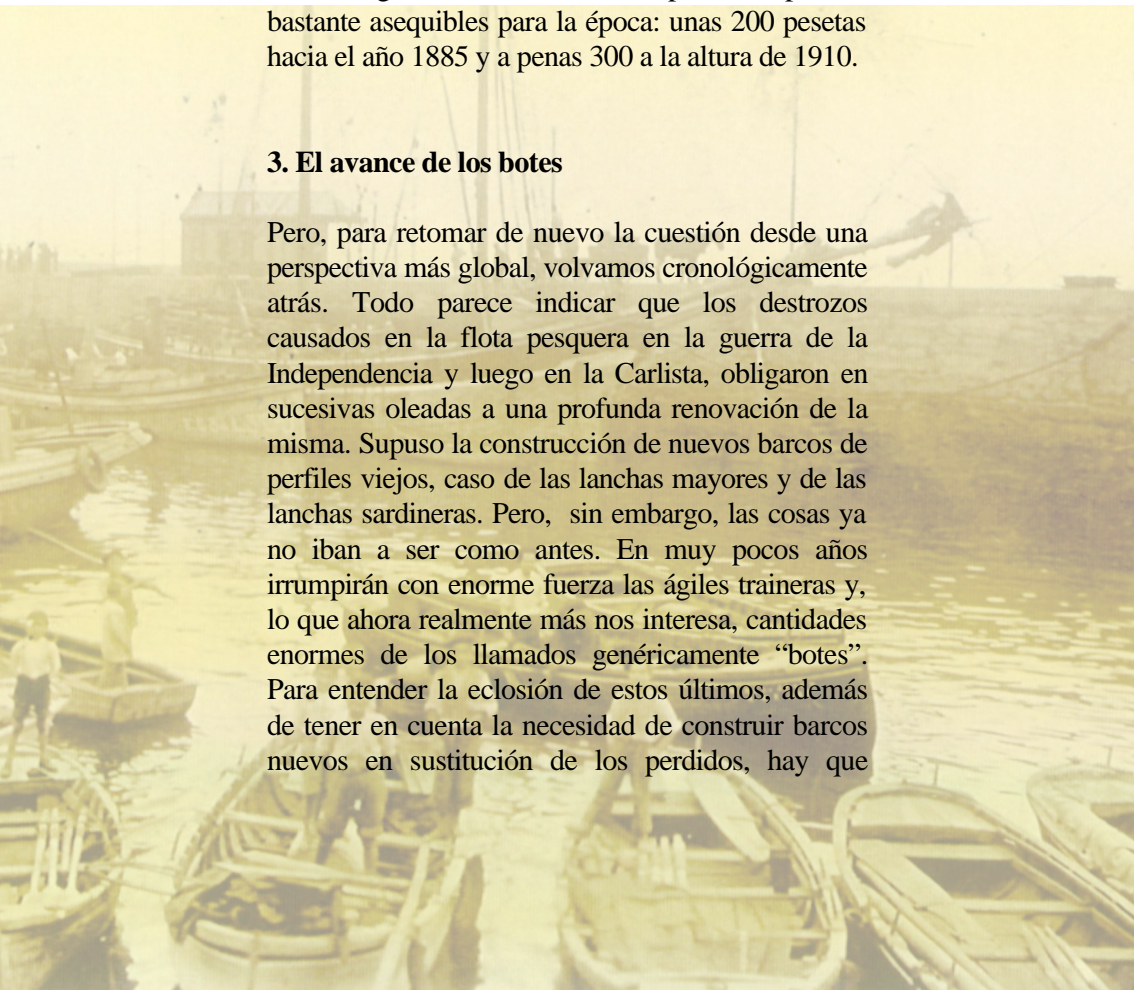
---

<sup>2</sup> A.C.M.C.U., Libros de “terceras listas”.

grandes triunfadores a comienzos del siglo XX eran los botes, todos muy diferentes, hechos a la medida del encargo de su futuro dueño, pero con precios bastante asequibles para la época: unas 200 pesetas hacia el año 1885 y a penas 300 a la altura de 1910.

### 3. El avance de los botes

Pero, para retomar de nuevo la cuestión desde una perspectiva más global, volvamos cronológicamente atrás. Todo parece indicar que los destrozos causados en la flota pesquera en la guerra de la Independencia y luego en la Carlista, obligaron en sucesivas oleadas a una profunda renovación de la misma. Supuso la construcción de nuevos barcos de perfiles viejos, caso de las lanchas mayores y de las lanchas sardineras. Pero, sin embargo, las cosas ya no iban a ser como antes. En muy pocos años irrumpirán con enorme fuerza las ágiles traineras y, lo que ahora realmente más nos interesa, cantidades enormes de los llamados genéricamente “botes”. Para entender la eclosión de estos últimos, además de tener en cuenta la necesidad de construir barcos nuevos en sustitución de los perdidos, hay que





poner sobre la mesa otra realidad más institucional y social. Tal como decía en otro trabajo, “Hubo una especie de fiebre generalizada, una auténtica inundación de bateles y botes de diferentes tamaños. Un fenómeno que, sin duda, hay que contemplar en función de dos hechos novedosos por su envergadura: la consolidación de la figura de un nuevo pescador, desconocido antes del siglo XIX, el botero; y, además, la práctica de la pesca “deportiva” efectuada por numerosos aficionados. Ambas realidades eran también el reflejo del ocaso de la vieja Cofradía feudal de San Andrés; pues antes, en siglos pasados, era ella la que indicaba cuándo y quiénes habían de salir a pescar, y difícilmente hubiera permitido la generalización de prácticas de pesca tan individuales. Los dos mundos de patrones/armadores, por un lado, y de tripulantes por otro, se resquebrajaban con los nuevos boteros. No es extraño, por ello, que estos últimos no fueran bien considerados por los primeros, todavía mentalmente anclados en otras épocas”<sup>3</sup>.

---

<sup>3</sup> Ojeda San Miguel, R., Pescadores de Castro Urdiales, Castro Urdiales 2004.

Como recogen fielmente las actas que hemos descubierto de la cofradía de San Andrés<sup>4</sup>, no es extraño que los viejos patrones de lanchas y los armadores ya en el año 1838 de “uñas” y en contra del llamado colectivo de “boteros”, que con sus bateles y botes pescaban cuando y como querían, cada vez con menos control gremial:

*“En la villa de Castro Urdiales a veinte y siete de marzo de mil ochocientos treinta y ocho, se juntaron en el sitio de costumbre, el Procurador General, Alcalde del Mar, mayordomos y maestros de lanchas de este puerto que se nominan (...), todos maestros, dueños y patrones de lanchas de pesca, y estando así reunidos, hicieron presente: **que sus lanchas y tripulaciones estaban perjudicadas en la contribución de derechos para el fondo del Cabildo, con proporción a los que satisfacen los que navegan en botes y bateles, llegando la irregularidad a provecharse éstos de la***

---

<sup>4</sup> Archivo Histórico Provincial de Cantabria, Libro de actas de la cofradía de San Andrés (1838-1887).

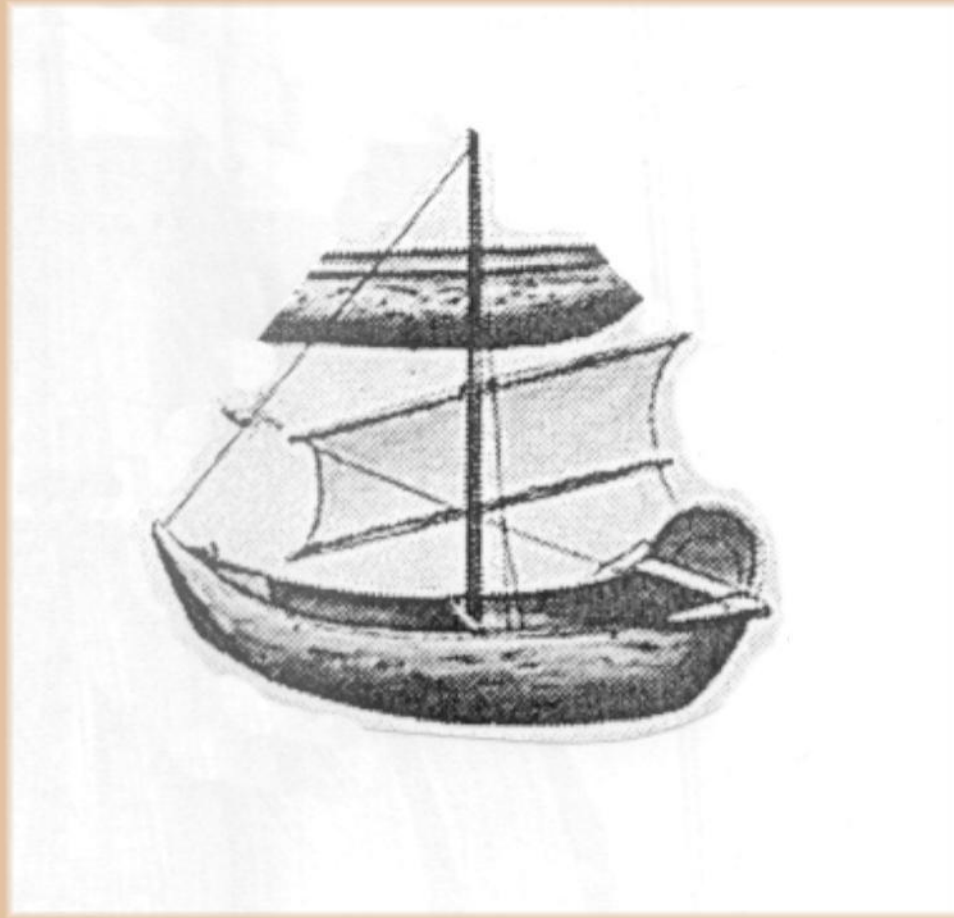
*inversión de aquellos fondos, lo mismo que ellos, deviendo resultar de aquí una dislocación o separación de fondos, si en esto no se toman disposiciones. También observaban desigualdad en el servicio de mar, respecto a que se recarga a la Lanchas mayores, con las fatigas, que no pueden hacer dichos Botes y Vateles; y que en el caso de que no se les imponga otra carga u obligación que indegnize a los Dueños de las Lanchas, vendrá día en que se abandonen éstas, y se a de navegar en buques menores, siendo en tal caso consiguiendo la dislocación del cuerpo, la destrucción del crédito, y la ruina de los responsables al pago de las cantidades tomadas a apremio...”<sup>5</sup>*

Tan sólo diez años después, el Ayudante de Marina se daba perfectamente cuenta de la pérdida de poder de la Cofradía y de que los barcos, mayores y menores, se construían sin guardar los tamaños establecidos en el ordenamiento gremial. Esta especie de anarquía, en la que cada uno hacía

---

<sup>5</sup> Ibidem, leg. 1852, acta del 27 de marzo de 1858.

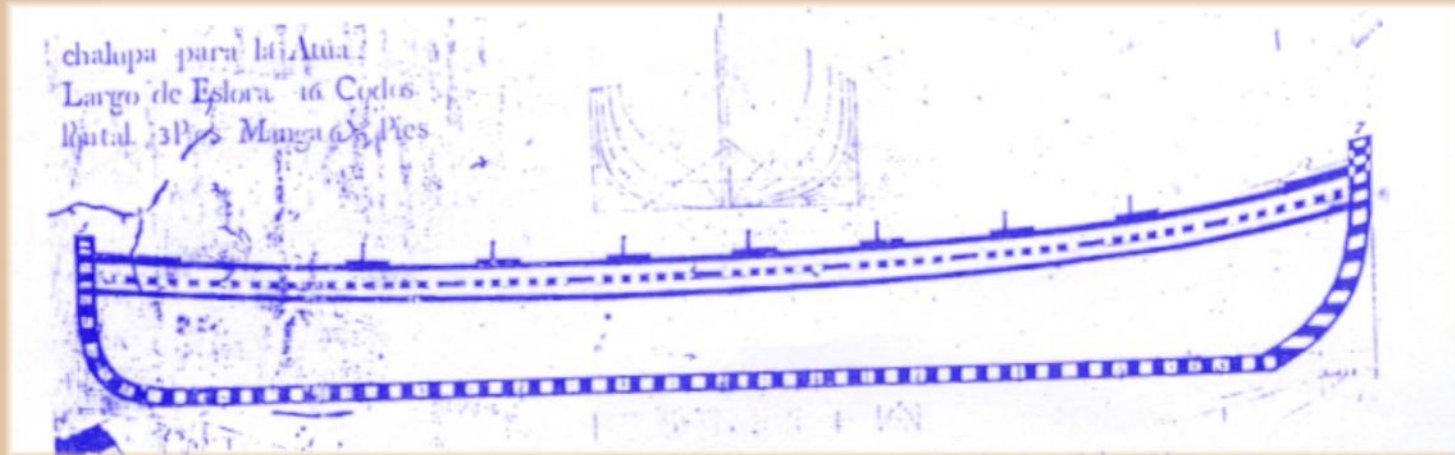




**Batel de Bayona hacia  
el año 1680**



**Grandes botes y botrinos  
fuera de la mar, encima  
del recién construido  
muelle de Eguilior.  
Principios del s. XX**

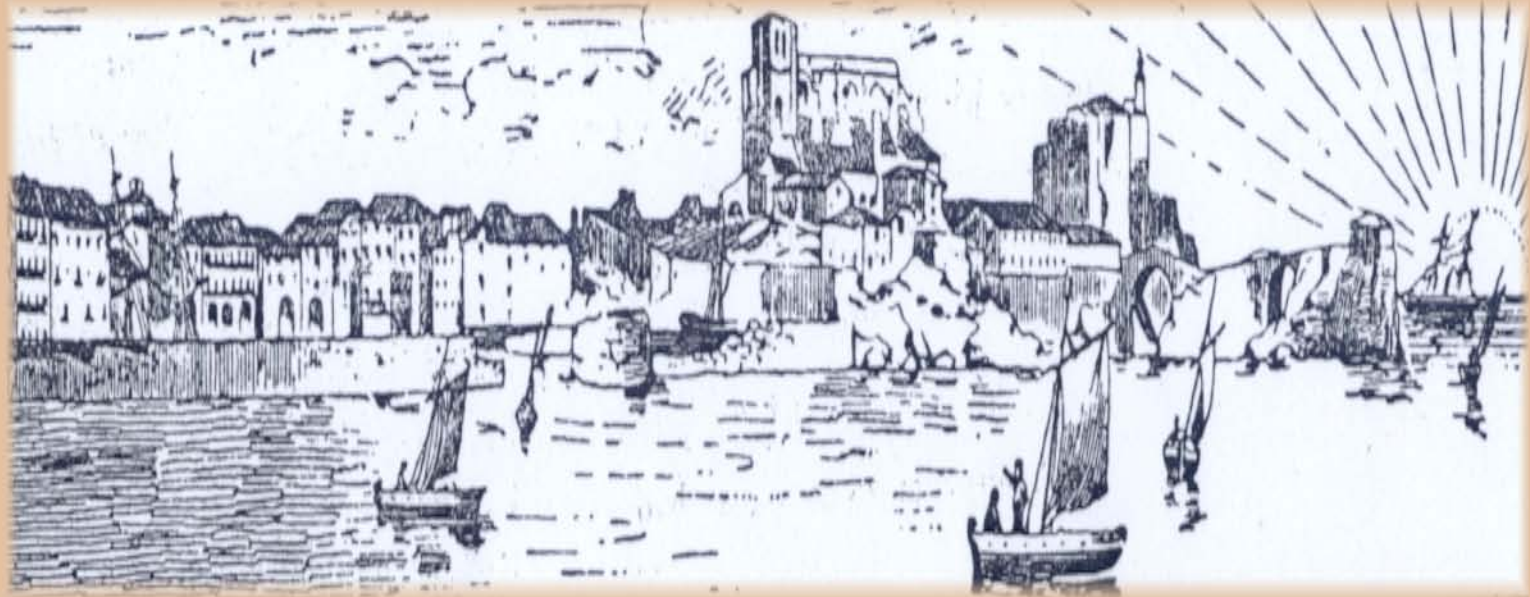


**Plano de un batel vasco  
(S. Oceanográfica de San Sebastián)**





**La Dársena con nieve hacia el año 1885.  
Conglomerado de lanchas mayores,  
traineras y botes**



**Viñeta de un periódico local.  
La bahía surcada por botes y bateles**





**En el Muellecillo, dentro de la Dársena,  
junto a los modernos barcos de vapor,  
botes con las pequeñas velas  
al tercio en la proa**



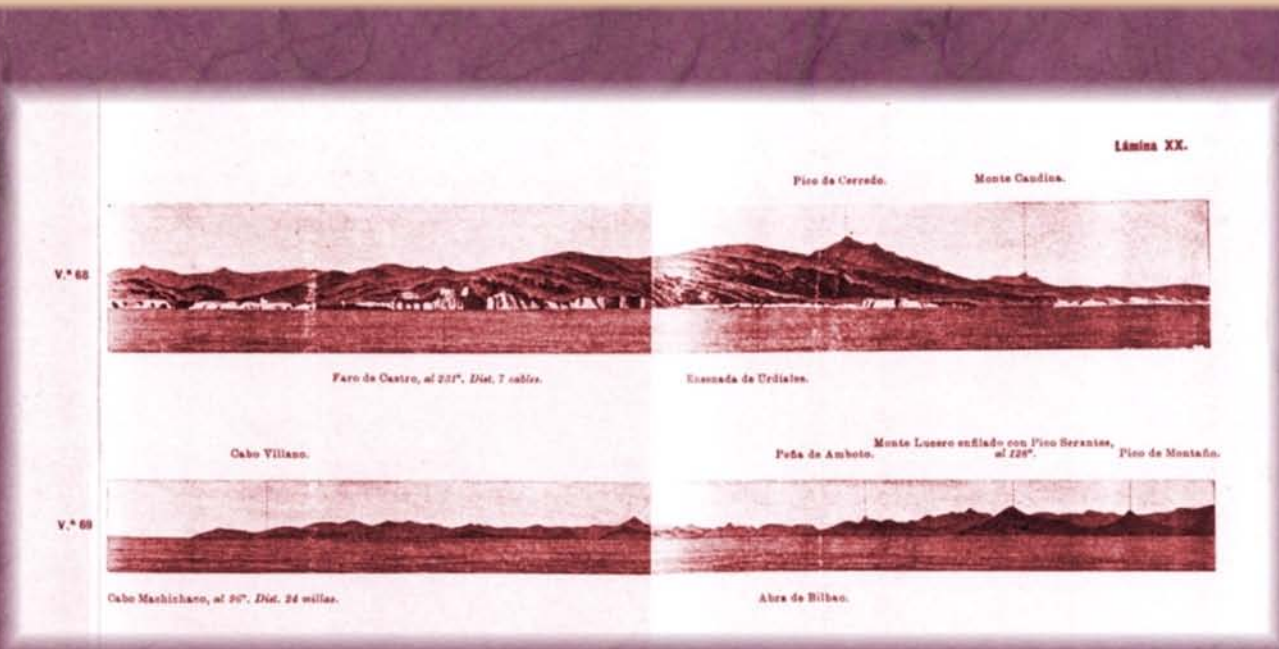


**La Dársena hacia el año 1960:  
en primer término una  
buena flotilla de preciosos  
botes de estampa**



**Traineras, lanchas mayores y también abundantes botes de codaste. Año 1920**

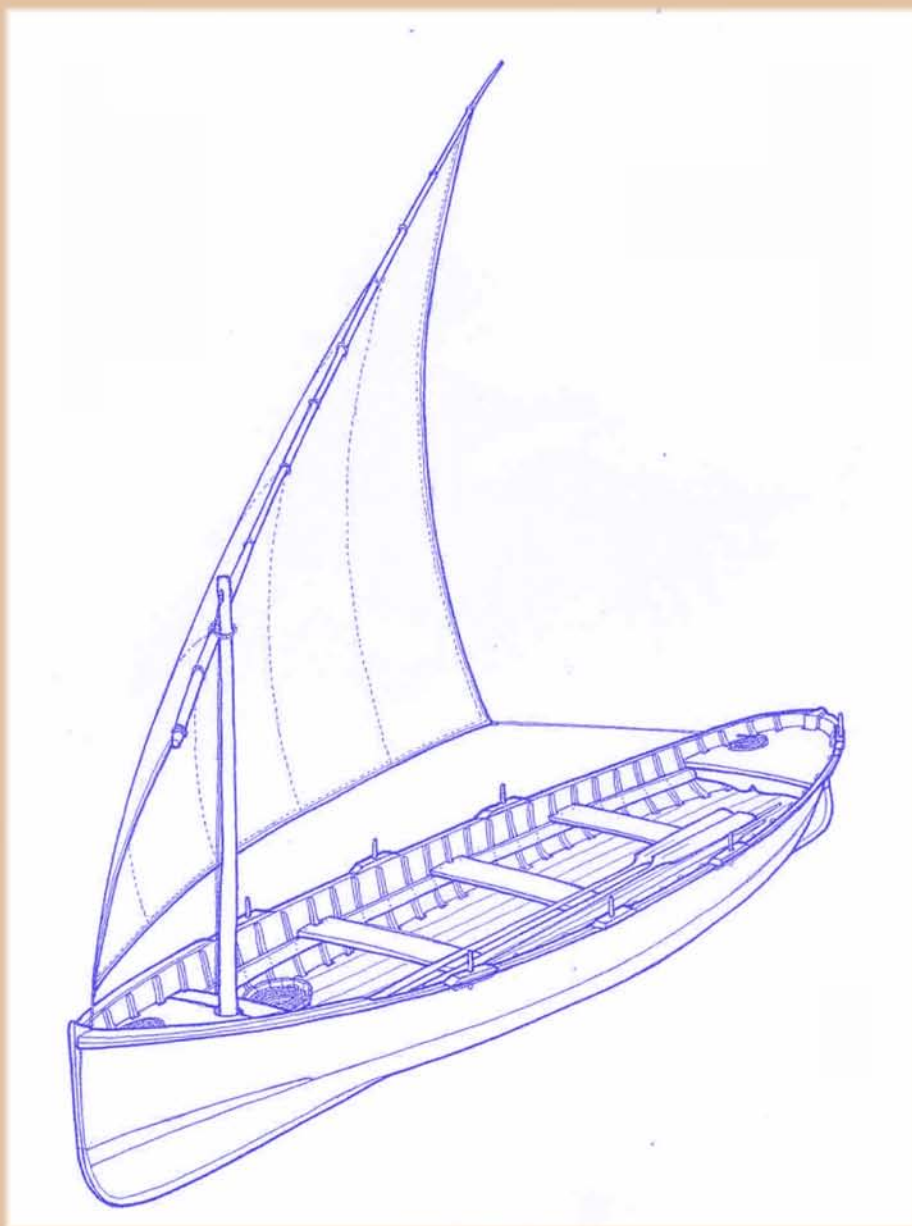




# COSTA DE CASTRO URDIALES Y BILBAO

(FUENTE: DERROTERO..., 1919)





**Batel (prototipo) de Vizcaya  
(Dibujo de J. C. Arbex)**

literalmente “lo que le daba la gana”, suponía inevitablemente que los riesgos de accidentes crecieran muy peligrosamente. Por eso el militar decía a sus superiores: *“Porque en este caso se podrá evitar que los botes y chalupas que no llegan a los 18 codos de eslora se contengan en los límites que les marca la misma ordenanza. Circunstancia que a no dudarlo evitará los riesgos y daños que desde luego se prevé pueden ocasionarse a los tripulantes con motivo de su debilidad y bravura de estas mares, especialmente hasta no llegar el mes de abril. Este E. S. será un bien para lo general de esta población y hasta los tripulantes de barcos menores que por arrojo o impericia pudiera ocasionarles: pues debe tenerse presente que los infractores aquí son generalmente los tripulantes de botes y barquillas que no pasan de 10 codos, y esto necesita en mi concepto de un correctivo”*<sup>6</sup>.

De nuevo, utilizando los informes redactados por el Ayudante de marina, podemos ver que pasada otra década, en 1858, los enfrentamientos entre la vieja

---

<sup>6</sup> A.C.M.C.U., Borrador de copias de correspondencia (1844-1860), “Informe sobre la autorización para pescar en altura las lanchas de más de 20 codos”, febrero de 1849.

cúspide de patrones/armadores y el emergente mundo de los boteros no hacía más que agravarse:

*“Los armadores o dueños en este puerto de lanchas mayores, destinadas a la pesca, así como la porción de hombres del Gremio nombrados por ellos para ejercer de patrones de las mismas (quienes se dan el título de mayoría) arrastrados por la codicia y la envidia, tiene odio y mala voluntad a los patrones y tripulantes de las chalupas, bateles y botes del mismo desde tiempo inmemorial, porque están persuadidos que los productos de la industria de estos últimos hacen abaratar el precio de los artículos que unos y otros traen al mercado en su daño, y he ahí la causa de la determinación violenta tomada por el Inspector y al Alcalde que se encuentran en el caso expuesto, y cuentan para ello con la opinión de la mayor parte de los patrones de lanchas mayores: quienes según se expresan, hicieron junta de todos ellos sin dar participación a los*



*patrones y propietarios de las chalupas y demás embarcaciones menores (a quienes titulan minoría) y allí parece que resolvieron hacer dicha exposición, nombrando para presentarla a S. E. al mismo inspector, que es Abogado y armador de dos lanchas mayores, y a quien parece le señalaron dietas para el viaje, con perjuicio real de los fondos gremiales por inconveniente e innecesario; y de cuya reunión, ni comisión no se me dio conocimiento hasta que se me expuso el oficio que motiva esta comunicación.*

*La exposición mencionada está en su principio llena de inexactitudes, en su fondo exagerada y en el final mezquina: pues se sienta como base que los botes absorben la mayor parte de los hombres útiles, cuando no son más de una vigésima parte de los que se emplean en la pesca los que tripulan todas las embarcaciones menores; y eso sólo en primavera entre las costeras de Besugo y*

*Bonito, supuesto que una y otra de estas todos los marineros presentes están asignados a las lanchas mayores, aunque sean dueños de bateles, pagando en aquella estación los derechos que se tienen impuestos como los demás con arreglo a los productos de su industria. Y, si es verdad que algunas veces han tenido que auxiliar las lanchas mayores a las menores para poder entrarse al puerto de la salida, no lo es que sea frecuente, pues que, en 14 años que llevo de Ayudante de este Distrito no habrá tenido que llegar a diez veces, acaso aquel acontecimiento porque es costumbre no desviarse de la costa las indicadas embarcaciones más de tres millas y cuando las sorprende un mal tiempo arriban al momento al primer puerto o abrigo que tienen a sotavento. (En cuanto a la súplica): que se restrinja la libertad de pesca a lo que lo hacen en embarcaciones de las llamadas menores, ni permitiéndoselas alejarse más que una legua del puerto...*

*La ordenanza de Matrículas da libertad a las menores de Castro Urdiales para pescar donde tengan por conveniente en los dominios españoles y la particular de este mío con sus buenos usos y costumbres, así como el Estatuto para el mismo últimamente mandado observar en calidad provisional, disponen en sus artículos 24 y 28 y otros (...) y en el capítulo 4º del segundo, lo necesario y conveniente para el Gremio de pescadores de este puerto...”<sup>7</sup>*

#### 4. Evolución en las inscripciones

##### EMBARCACIONES MENORES INSCRITAS EN EL PUERTO DE CASTRO URDIALES (1873 – 1924)

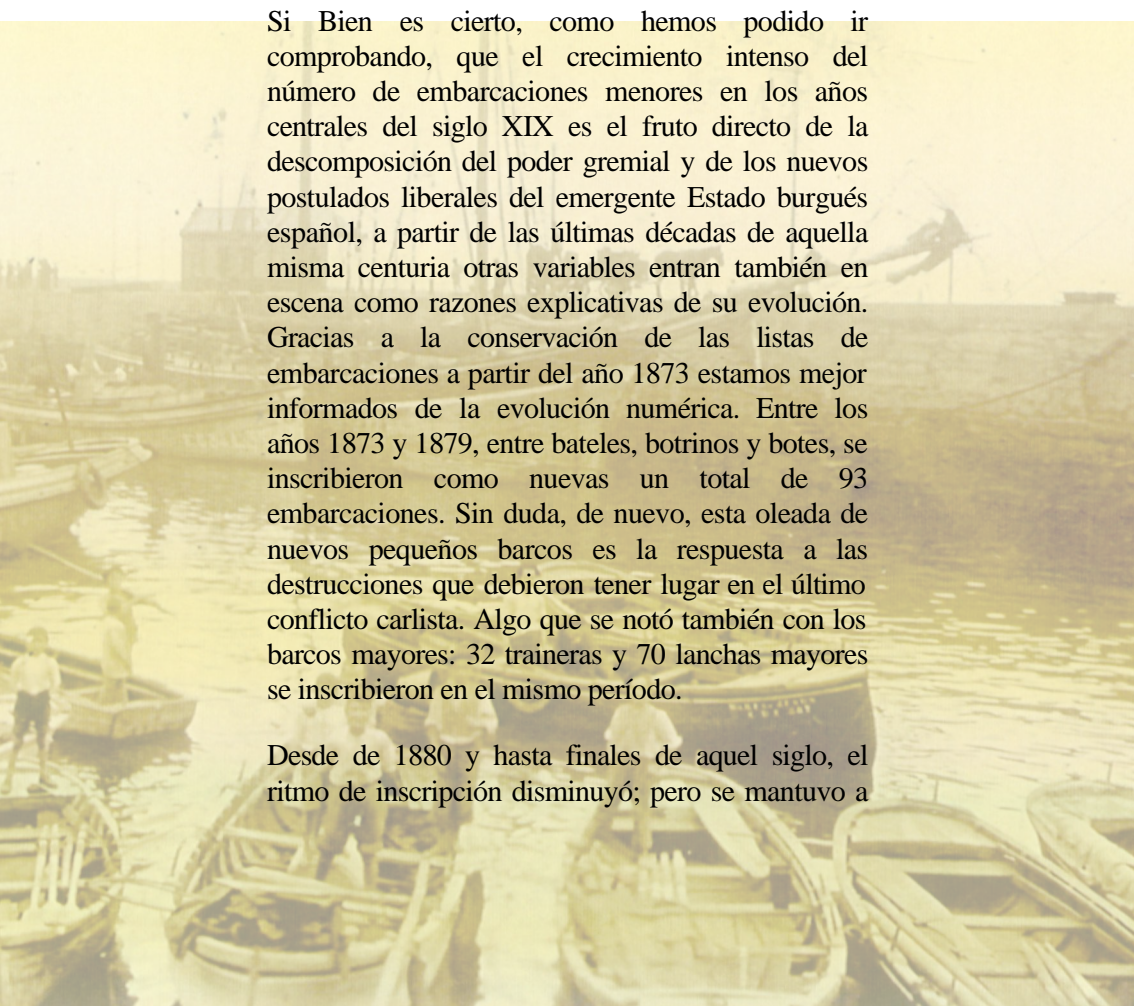
Períodos	Bateles	Botrinos	Botes	TOTAL
1873/1879	19	8	66	93
1880/1889	1	2	42	45
1890/1899			38	38
1900/1909		4	57	61
1910/1919		2	51	53
1920/1924			68	68

<sup>7</sup> A.C.M.C.U., Borrador de copias de Correspondencia (1844-1860), Informe, 17 de marzo de 1858.



## BOTES, BATELES Y BOTRINOS EN CASTRO URDIALES (1840-1925)

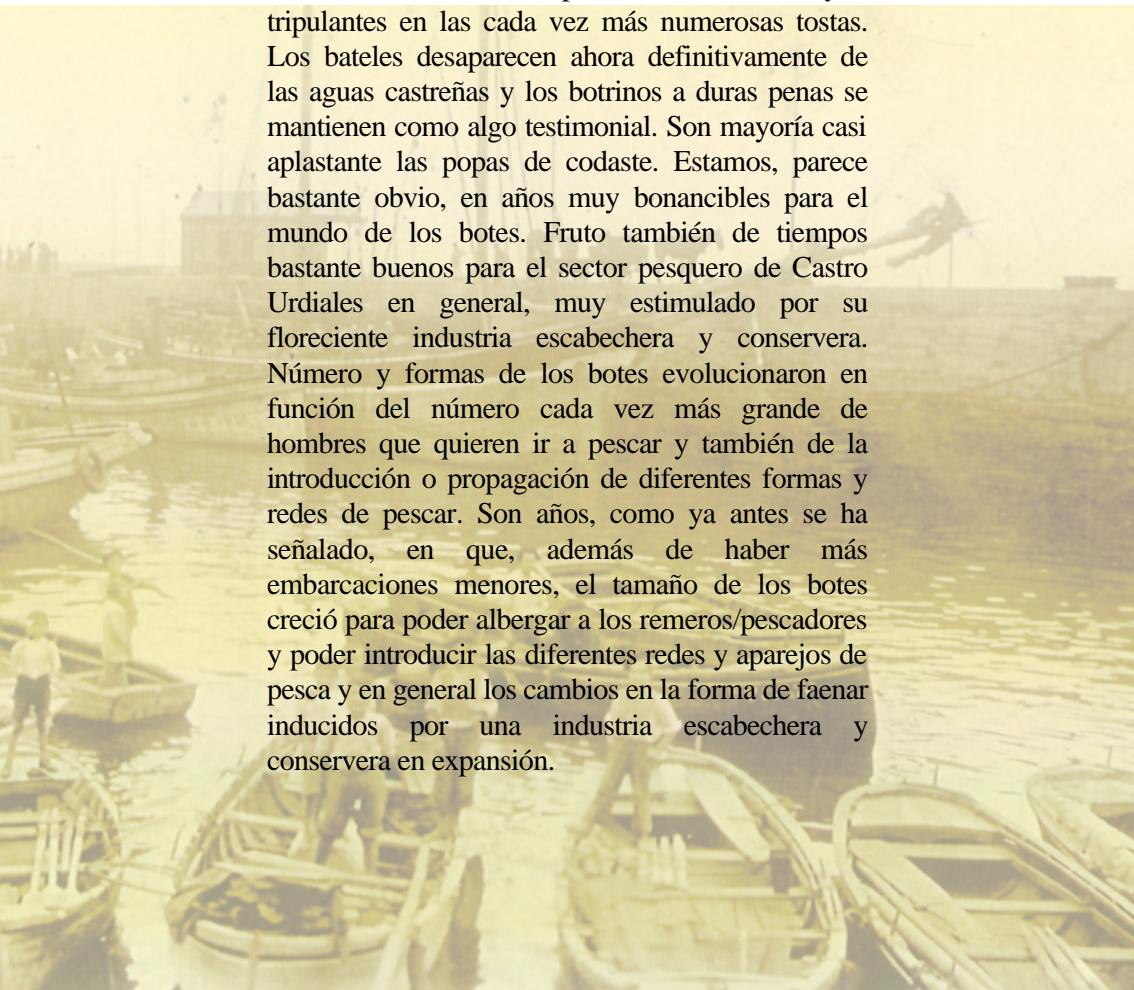
Fuente: A.C.M.C.U., Listados de embarcaciones

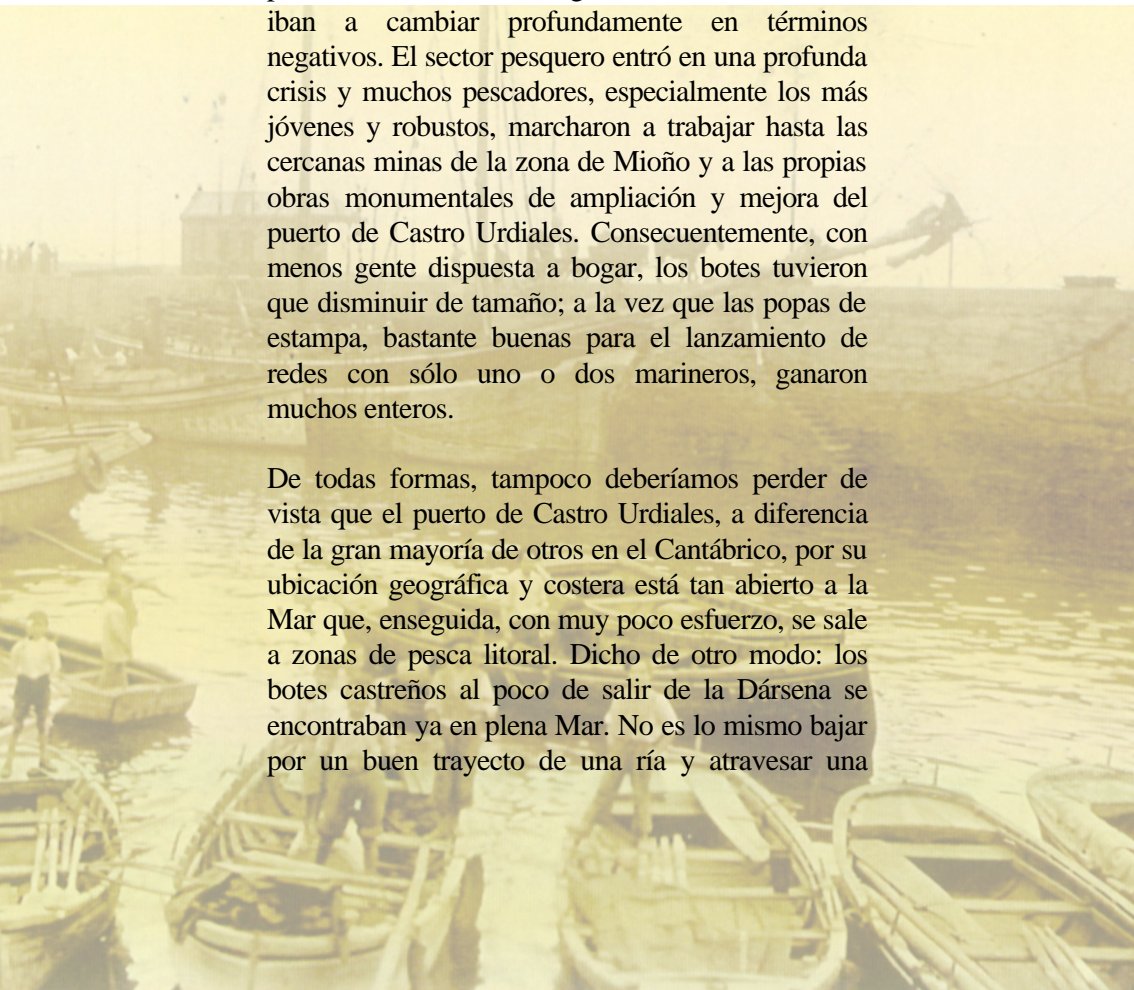


Si Bien es cierto, como hemos podido ir comprobando, que el crecimiento intenso del número de embarcaciones menores en los años centrales del siglo XIX es el fruto directo de la descomposición del poder gremial y de los nuevos postulados liberales del emergente Estado burgués español, a partir de las últimas décadas de aquella misma centuria otras variables entran también en escena como razones explicativas de su evolución. Gracias a la conservación de las listas de embarcaciones a partir del año 1873 estamos mejor informados de la evolución numérica. Entre los años 1873 y 1879, entre bateles, botrinos y botes, se inscribieron como nuevas un total de 93 embarcaciones. Sin duda, de nuevo, esta oleada de nuevos pequeños barcos es la respuesta a las destrucciones que debieron tener lugar en el último conflicto carlista. Algo que se notó también con los barcos mayores: 32 traineras y 70 lanchas mayores se inscribieron en el mismo período.

Desde de 1880 y hasta finales de aquel siglo, el ritmo de inscripción disminuyó; pero se mantuvo a

niveles bastante altos. Notándose en aquellas dos últimas décadas una tendencia al crecimiento del tamaño de los botes, capaces de llevar 4, 5 y 6 tripulantes en las cada vez más numerosas tostas. Los bateles desaparecen ahora definitivamente de las aguas castreñas y los botrinos a duras penas se mantienen como algo testimonial. Son mayoría casi aplastante las popas de codaste. Estamos, parece bastante obvio, en años muy bonancibles para el mundo de los botes. Fruto también de tiempos bastante buenos para el sector pesquero de Castro Urdiales en general, muy estimulado por su floreciente industria escabechera y conservera. Número y formas de los botes evolucionaron en función del número cada vez más grande de hombres que quieren ir a pescar y también de la introducción o propagación de diferentes formas y redes de pescar. Son años, como ya antes se ha señalado, en que, además de haber más embarcaciones menores, el tamaño de los botes creció para poder albergar a los remeros/pescadores y poder introducir las diferentes redes y aparejos de pesca y en general los cambios en la forma de faenar inducidos por una industria escabechera y conservera en expansión.





Sin embargo, en los últimos años del siglo XIX y primeros decenios de la siguiente centuria las cosas iban a cambiar profundamente en términos negativos. El sector pesquero entró en una profunda crisis y muchos pescadores, especialmente los más jóvenes y robustos, marcharon a trabajar hasta las cercanas minas de la zona de Mioño y a las propias obras monumentales de ampliación y mejora del puerto de Castro Urdiales. Consecuentemente, con menos gente dispuesta a bogar, los botes tuvieron que disminuir de tamaño; a la vez que las popas de estampa, bastante buenas para el lanzamiento de redes con sólo uno o dos marineros, ganaron muchos enteros.

De todas formas, tampoco deberíamos perder de vista que el puerto de Castro Urdiales, a diferencia de la gran mayoría de otros en el Cantábrico, por su ubicación geográfica y costera está tan abierto a la Mar que, enseguida, con muy poco esfuerzo, se sale a zonas de pesca litoral. Dicho de otro modo: los botes castreños al poco de salir de la Dársena se encontraban ya en plena Mar. No es lo mismo bajar por un buen trayecto de una ría y atravesar una



peligrosa barra, que salir a pescar desde un puerto tan metido en la Mar como el nuestro. Esta es, sin duda, una cuestión que también en buena medida explicaría la gran proliferación de botes en Castro.

## 5. Botes y boteros

Panorama de formas y tamaños complicado, o enriquecido en términos de amplitud técnica, por la enorme cantidad de carpinteros de riberas, cada uno con sus peculiaridades e improntas a la hora de confeccionar los botes. “Galafates” profesionales, carpinteros ocasionales, simples aficionados, e incluso los propios pescadores, construían cada uno a su gusto o haciendo caso a las cuidadosas indicaciones de los boteros. Muchos, muchísimos, botes, como vemos, con infinidad de pequeñas variantes técnicas y formales. Y, por si fuera poco complejo el paisaje desde el punto de vista de la historia técnica, un mundo en continua transformación.

Únicamente a modo de pinceladas, para introducirnos un poco más en este ambiente del

mundo de los boteros, tan grande y en constante ebullición. A partir de los últimos años del siglo XIX los listados de la Ayudantía de Marina anotan en multitud de ocasiones la llegada al puerto de Castro Urdiales de abundantes botes de segunda mano de otros puertos vecinos. Y, lo que resulta realmente curioso, muchas embarcaciones se matriculan señalando en el acta que el botero se la ha encontrado a la deriva en la mar: ¿cierto o maniobra pícara para encubrir un abundante mercado de compraventas?

Los boteros practicaron muchas variantes y técnicas de pesca. Podían cambiar de redes y aparejos con mucha celeridad. Valga como ejemplo, a comienzos del mes de enero de 1902 el periódico local “La Ilustración de Castro” reseñaba como noticia que los “botes de este puerto trajeron el lunes grandes cargas de calamares que en su mayor parte fueron adquiridos para conserva por el conocido fabricante D. Emilio González/. En vista de esto pescadores de altura y boteros todos se dedicaron a pescar calamares, trayendo estos últimos días enormes cargas/. Fueron adquiridos por varios fabricantes, cuyos operarios han hecho una buena partida de





**Proa rectilínea  
en un bote de estampa.  
Rampa de la Dársena, año 2002**



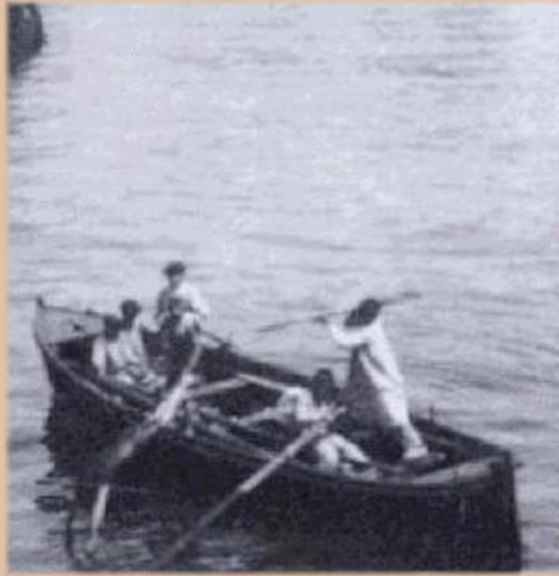


**Varadero de San Guillén,  
junto al Canto de Santa Ana,  
año 2001: afiladas líneas de un  
bote castreño de codaste**





**Viejo bote con el forro liso  
en parte descompuesto.  
Muelle Norte de Castro Urdiales,  
año 2000**



**Niños castreños bogando y jugando  
en un bote de codaste**



**Cinglando con un bote de estampa  
en dirección a la bocana**





**Con la marea baja, varios botes  
con sus velas al tercio  
en el muelle sur**



**Calle San Juan**



**Bonito bote de estampa  
con dos tostas en la rampa cercana  
al Ayuntamiento. Año 2002**





**Junto a los pataches,  
algunos botes de codaste y estampa.  
Hacia el año 1920**



**Año 2002: en la Dársena,  
diminuto bote  
con las viejas líneas y formas  
del codaste**

botes”<sup>8</sup>. Probablemente, tal como señalan las estadísticas oficiales del Ministerio de los primeros años del siglo pasado, Castro Urdiales era el puerto del Cantábrico en el que más abundantemente se pescaban jibiones con fines comerciales.

El mismo periódico antes utilizado, en el invierno del año 1901 señalaba: “El jueves por la mañana, el cabo de mar de este puerto, cumpliendo órdenes terminantes del nuevo Ayudante de Marina, recogió las redes de arrastre que cerca de la entrada tenían tendidas algunos tripulantes de botrinos/. Aplaudimos esta determinación y estas energías, que tienden a fomentar la cría de la pesca, y que a nadie, precisamente interesa más que a los mismos que imprudentemente intentan aniquilarla”<sup>9</sup>. Botes y boteros para todo, adaptándose con rapidez a todo, e incluso faenando en muchas ocasiones de forma furtiva.

Los “Anuarios de pesca” también dibujan con enorme nitidez esta efervescencia de los botes. A partir de 1903 subrayan la presencia de muchas de

---

<sup>8</sup> La Ilustración de Castro, n.º. 155, 5 de enero de 1902.

<sup>9</sup> La Ilustración de Castro, Año IV, n.º. 107, 3 de febrero de 1901.



estas diminutas embarcaciones como elementos auxiliares de la manjúa. El anuario correspondiente al año 1911 expresamente indicaba que en el segundo trimestre más de tres docenas de botes habían pescado con redes, bolinches, poteras, cordeles, nasas y trasmallos<sup>10</sup>. Al año siguiente, según este mismo tipo de publicación, en el primer trimestre habían faenado en Castro un total de 56 embarcaciones, de las que, nada más y nada menos, 40 eran botes<sup>11</sup>. Y, como última anotación en este mismo sentido, en el segundo trimestre de 1913 salieron a pescar un total de 375 pescadores en 69 barcos y 5 vaporcitos: de ellos, 22 eran traineras y 47 barcos catalogados oficialmente como botes<sup>12</sup>.

Al referirse a la “Dirección local de Navegación y Pesca de Castro-Urdiales”, el Anuario del año 1907 publicaba:

“Las pescas de costa comprenden la boga, el calamar, el camarón, la salvera, la langosta, la angula y otras muchas

---

<sup>10</sup> Anuario de Pesca, año 1911, Madrid 1912, p. 119.

<sup>11</sup> Anuario de Pesca, año 1912, Madrid 1913.

<sup>12</sup> Anuario de Pesca, año 1913, Madrid 1914.

especies, que cogen con trasmallos y aparejos de mano. **Se dedican a esta pesca la mayor parte de las barquillas y botes existentes en este puerto, tripulados por dos o tres hombres en distintas épocas y horas**, empleando palangres pequeños, guadañetas, aparejos de mano de diversas clases, según la especie que deseen coger, redes angulares, cestos...”<sup>13</sup>

## **6. La otra cara de la moneda: barcos muy peligrosos**

A pesar de la pericia de los marineros y pescadores castreños, la contrapartida al uso masivo de botes y a la utilización de los mismos prácticamente para todo, estuvo en los numerosos accidentes acaecidos entre los años 1875 y 1925. Ahora bien, si tenemos en cuenta que muchos botes iban a faenar, aunque siempre a la vista de la costa, hasta las playas de Laredo y al Abra de Bilbao, muchos menos de los

---

<sup>13</sup> Anuario de Pesca y Estadístico correspondiente al año 1907, Madrid 1908, p. 150.



que a primera vista pudiera pensarse. Aún así, las actas del Ayuntamiento, los registros de la Ayudantía de Marina y los periódicos y revistas locales abundan en la descripción de tremendos accidentes y naufragios de boteros.

Recojamos, a modo de representación, algunas de las noticias aparecidas a este respecto en la prensa. En el invierno de 1899, a comienzos de año, La Ilustración de Castro relataba:

“En los dos primeros días de la presente semana en esta costa un temporal deshecho de viento y agua.

El lunes al medio día el botrino de Gabino Romaña que había salido a la pesca, venía completamente arrollado a tomar puerto.

En vista de esto, el valiente patrón Miguel Gotilla salió con su trainera y su gente, logrando entre las revueltas olas prestar eficaz auxilio al botrino en peligro”<sup>14</sup>.

Dos años más tarde, mediado el mes de noviembre las cosas fueron más graves:

---

<sup>14</sup> La Ilustración de Castro, Año II, nº. 1, 5 de enero de 1899.

“Ayer fue un día de luto para Castro.

A causa del fuerte viento de N. O. que se desarrolló durante la noche, los botes por la tarde salieron al rochel, en vista del temporal reinante arribaron al puerto, notándose con sorpresa la falta de dos de las embarcaciones.

A las diez de la mañana se divisaron desde la Atalaya, dos botes quilla al sol, saliendo en su busca la trainera del marino conocido con el nombre de *Chapaó* y otra de Ambrosio Bedialauneta.

Uno de los botes iba tripulado por Severo Carasa (alias El Sordo) y Manuel Urculo y el otro por Jesús e Isidro Gainza padre e hijo respectivamente, los cuales han perecido ahogados.

El vapor inglés “Rocio” que cargaba en Alen, al tener conocimiento de lo ocurrido, largó la bandera a media asta en señal de duelo.

Dios haya cogido en su seno a los infelices víctimas del trabajo”<sup>15</sup>.

---

<sup>15</sup> La Ilustración de Castro, nº. 148, 17 de noviembre de 1901.

Un último caso sacado de la prensa editada en Castro. Lo ocurrido casi acabando el año 1910:

“El domingo próximo pasado, a las doce de la mañana y debido al fuerte viento Sur que reinaba, dio vuelta quilla al sol entre la punta del espigón y la de Cotolino, el bote propiedad de José Gabiña, patroneado por el mismo y tripulado por los pescadores Pedro Gabiña hermano del patrón y José González.

El bote “Anita” patroneado por su dueño Miguel Perales, prestó auxilio a los naufragos recogiénolos del agua.

Después salieron con sus respectivas traineras los patrones José Aguinaga y Dionisio Pando que recogieron al bote y algunos enseres, hasta que llegó el vapor “Buenos Aires” de Don Diosisio Helguera Francos, patroneado por José Sanchoyarto *Chivall* que dio remolque a todas las embarcaciones trayéndolas al puerto.



En una de las traineras que salieron a prestar auxilio a los náufragos iba el sacerdote Patricio Zarandona.

Los pescadores náufragos solo sufrieron el susto consiguiente y pérdida de algunos enseres y aparejos”<sup>16</sup>.

Solamente una de las relaciones, para comprobar hasta donde eran capaces de ir los botes y los peligros que corrían, que se pueden encontrar en el Archivo de la Capitanía Marítima; esta vez fechado en el año 1907:

*“(…) por una entrada repentina de fuerte vendaval varios botes de este puerto que se hallaban pescando el congrio sobre la costa de Plencia en la noche del dos del corriente, unos consiguieron volver aquí, otros se refugiaron en Santurce y Plencia; pero tres nombrados “Mazantini”, “San Miguel” y “San Bartolomé” desaparecieron. Y como han transcurrido más de cuarenta y ocho horas sin ninguna noticia de ellos, a*

---

<sup>16</sup> La Ilustración de Castro, nº. 619, 11 de diciembre de 1910.

*pesar de las gestiones practicadas, siendo de temer hayan perecido los nueve tripulantes que reunían entre los tres, en esta ficha incóo el oportuno expediente:*

*Bote San Miguel: Federico Acebal  
Albarado*

*Lorenzo Acebal*

*Jesús Barquín*

*Máximo Chavarri*

*Bote Mazantini: Severiano Laza  
Fernández,*

*Bruno Laza Pérez*

*Saturnino Inchausti (“Cho”)*

*Bote San Bartolomé: Gabriel Abad  
Epifanio Sámano”<sup>17</sup>.*

Las autoridades marítimas bregaron sin parar por evitar estos accidentes, fundamentalmente restringiendo por normativa las salidas peligrosas de los botes, bateles y botrinos. Así, el Ayudante de Marina castreño informaba a sus superiores en el año 1887 que aquí todas las embarcaciones más

---

<sup>17</sup> A.C.M.C.U., Libro de Correspondencia oficial, registro de salida (1907-1909), informe del Ayudante de Marina del 5 de diciembre de 1907.

pequeñas que las traineras solamente estaban autorizadas a alejarse del puerto 3 millas en verano y únicamente 1 en invierno<sup>18</sup>.

Con el paso de los años la situación se complicó: además de los boteros profesionales, cada vez eran más los aficionados que salían a realizar algo parecido a una “pesca deportiva” con sus propios botes. Solían llevar también pasajeros, y comenzó la peligrosa costumbre de acudir en bote a presenciar regatas, especialmente las de las traineras. El Ayudante de Marina, en la primera semana de agosto de 1908, imaginando la muchedumbre que se iba a lanzar a la mar para ver de cerca al Rey, que el día 21 iba a llegar a Castro a presenciar la “regata crucero Bilbao-Castro”, escribía a la Cofradía de San Andrés: *“Con el fin de evitar desgracias, siempre posibles y mucho más en días de aglomeración de embarcaciones menores ocupadas, en general, por gentes poco acostumbradas a embarcarse”*. Después de esta ilustrativa introducción, recordaba el militar que los botes con más de 29 pies de eslora podían albergar

---

<sup>18</sup> A.C.M.C.U., Copiador de oficios (1885-1890), oficio de 4 de mayo de 1887.



la presencia de 10 pasajeros como máximo, los medianos, con esloras entre los 22 y 29 pies, estaban autorizadas a transportar 8 personas, y, finalmente, los botes más diminutos no podían llevar más de 6 individuos<sup>19</sup>.

En definitiva, los boteros profesionales arriesgaban más, tanto en términos de alejarse mucho del puerto como de utilizar métodos de pesca rayando con la prohibición, porque en medio de una economía de mercado y capitalista cada vez más dura, no tenían otro remedio. Sin una firme autoridad gremial, que como en tiempos pasados velaba por la integridad de la marinería reglamentando el uso de embarcaciones en cada costera y época del año, los pescadores más humildes tenían que amoldarse a las demandas de los conserveros y de los consumidores en general.

### 7. Astilleros y *Galafates*

Hasta mediados del siglo XIX, década arriba o abajo, los humilde *galafates* que aún perduraban en

---

<sup>19</sup> A.C.M.C.U., Correspondencia oficial, registro de salida (1907-1909), 7 de agosto de 1908.



**Acosados por la fibra,  
los botes de madera resisten,  
2003**



**Botes de estampa  
como auxiliares**





**Traineras, botes  
y los nuevos tiempos del vapor**



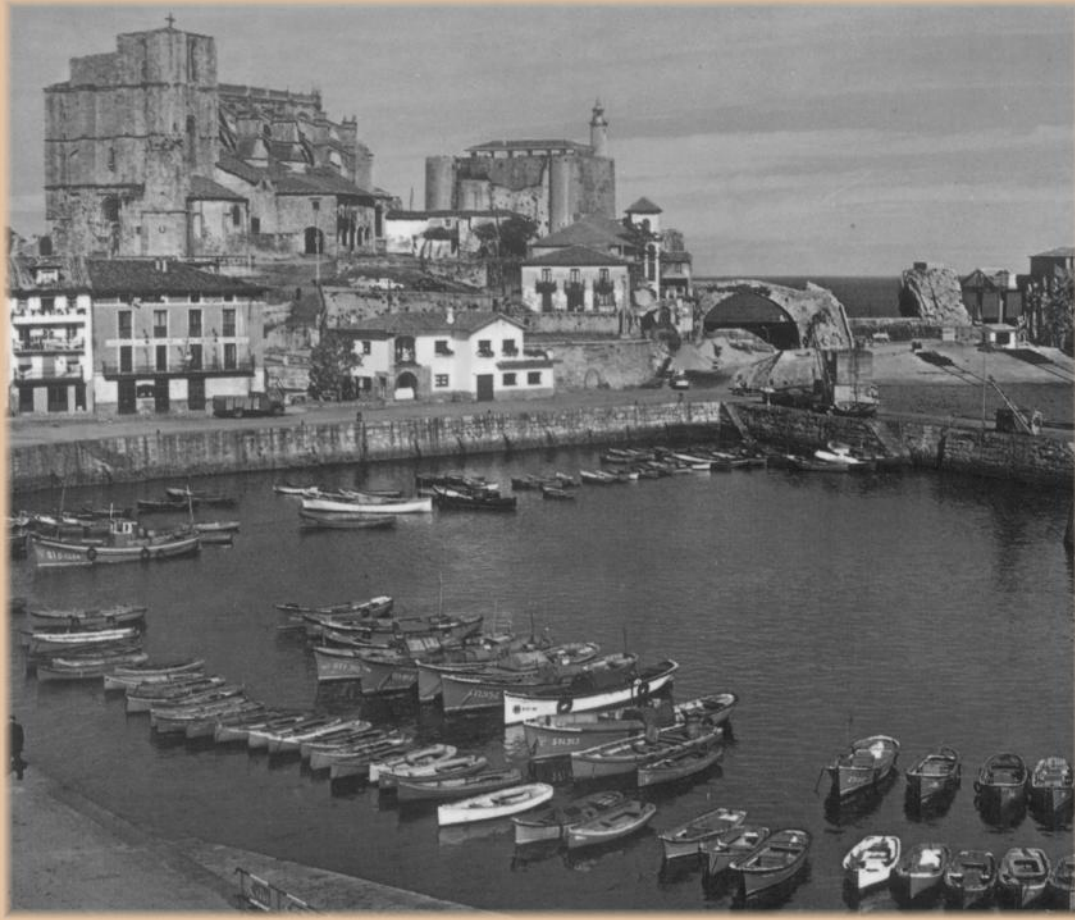
**Chalupilla de fondo plano  
utilizada como auxiliar en  
los embarques de la Dársena.  
Año 2001**





**Pequeño bote de codaste,  
posiblemente el último de Castro,  
en la rampa de los Chelines.  
Año 2003**





**Tiempos de dominio  
de las estampas**



**Presenciando un regata**





**Año 1925:  
grandes botes de codaste**





**Maqueta de un bote  
en la puerta  
de un viejo galafate**

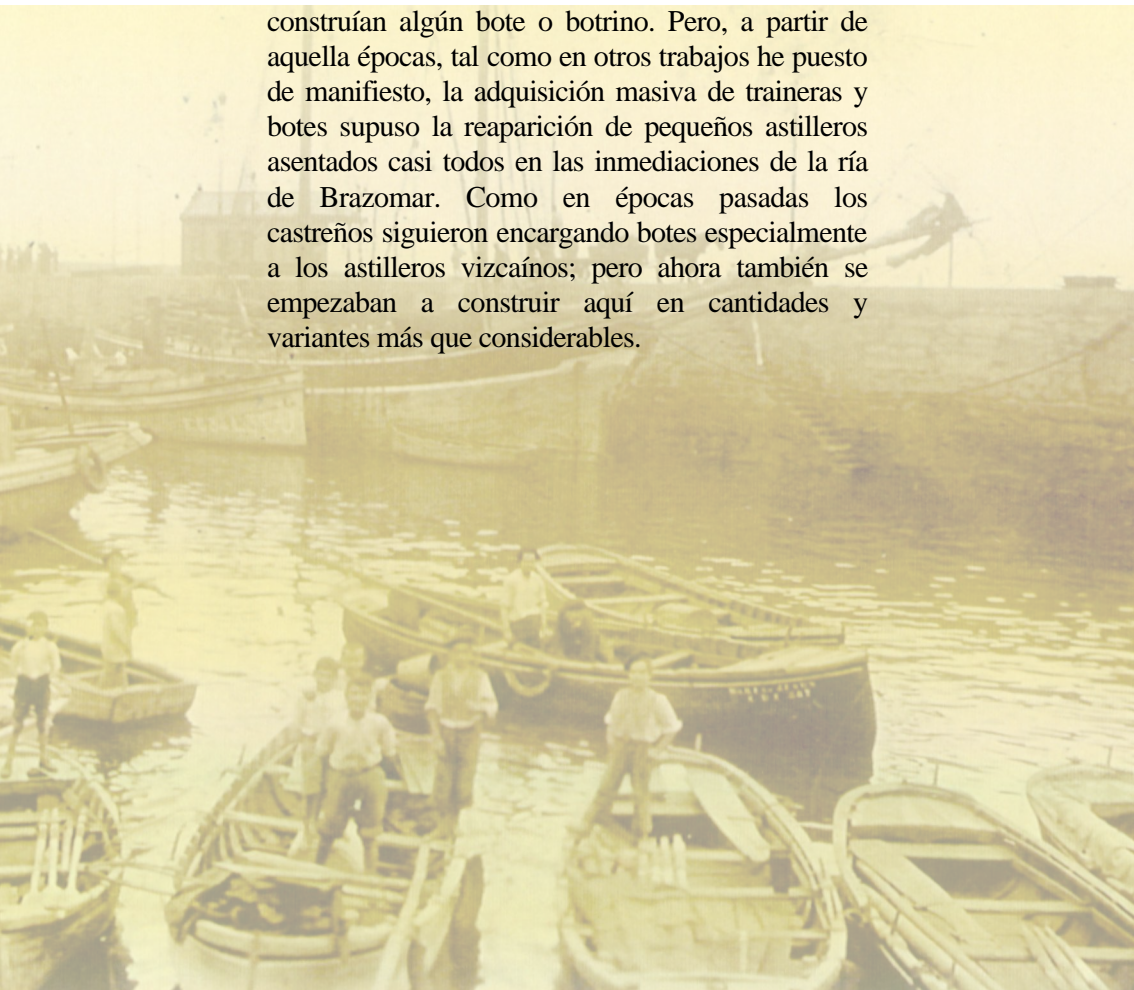


**Las embarcaciones se  
varaban desde siempre  
junto a los muelles y rampas**



## BOTES, BATELES Y BOTRINOS EN CASTRO URDIALES (1840-1925)

Castro Urdiales, se dedicaban básicamente al carenado, calafateado y arreglo de todo tipo de embarcaciones. Y, solo de “vez en cuando” construían algún bote o botrino. Pero, a partir de aquella época, tal como en otros trabajos he puesto de manifiesto, la adquisición masiva de traineras y botes supuso la reaparición de pequeños astilleros asentados casi todos en las inmediaciones de la ría de Brazomar. Como en épocas pasadas los castreños siguieron encargando botes especialmente a los astilleros vizcaínos; pero ahora también se empezaban a construir aquí en cantidades y variantes más que considerables.



## BOTES, BATELES Y BOTRINOS EN CASTRO URDIALES (1840-1925)

### CARPINTEROS DE RIBERA-BOTES, BATELES Y BOTRINOS DE CASTRO URDIALES

<u>ARTESANOS</u> (Castro Urdiales)	<u>NÚMERO</u>
David García	65
Tomás Usín	12
Domingo Mendieta	11
Esteban Suárez	11
Javier Laca	9
Filiberto Pérez Crespi	5
<b>TOTAL</b>	<b>113</b>
(Ondarroa)	
Victor Urresti	37
Micaela Bustinduy	9
Francisco Ycaran	6
Pedro Arriola	5
Tomás Ycaran	3
Domingo Arambarri	3
Nicolás Ycaran	1
Cándido Arriola	1
José Ycaran	1
Domingo Arriola	1
Domingo Urresti	1

## BOTES, BATELES Y BOTRINOS EN CASTRO URDIALES (1840-1925)

<b>TOTAL</b>	<b>68</b>
<b>(Laredo)</b>	
Ruperto Arribabalaga	7
Juan Castañedo	6
Juan Antonio Aristondo	5
Juan Azpeitia	1
<b>TOTAL</b>	<b>19</b>
<b>(Santoña)</b>	
Gerardo Abascal	8
Generoso Abascal	5
José San Román	1
<b>TOTAL</b>	<b>14</b>
<b>(Lekeitio)</b>	
Andrés Mendieta	2
Antonio Mendieta	1
<b>TOTAL</b>	<b>3</b>
<b>(Bermeo)</b>	
Leonardo Uribarri	2
Nazario Ortube	1
<b>TOTAL</b>	<b>3</b>
<b>(Zumaya)</b>	
José Miguel Alberdi	1
<b>TOTAL</b>	<b>1</b>

Después de repasar el cuadro anterior, y después de hacer una comparación con lo que ocurrió con las lanchas mayores y traineras, llama la atención la gran cantidad de embarcaciones menores construidas en los propios astilleros de Castro Urdiales entre los años 1880 y 1924: más de la



mitad de los botes y otros pequeños barcos, un total de 113 unidades contabilizados en las listas oficiales de la Ayudantía de Marina, llevan en sus credenciales la anotación de fabricadas en Castro.

Un buen número de carpinteros de ribera y galafates se dedicaron a esta actividad. Pero, sobremanera, destaca la labor del famoso artesano David García. De sus astilleros salieron 65 embarcaciones: algo más de la mitad de todos los botes de factura castreña en el período que ahora estamos estudiando. Otros artesanos, caso también de los renombrados Javier Laca, Tomás Usín o Domingo Mendieta, aunque así mismo elaboraron un buen puñado de botes, estuvieron más especializados en el armazón de lanchas mayores y traineras.

Algo más del 50% de nuestros botes, como ya decíamos anteriormente, vinieron de fuera. Y, continuando con una tradición que arrancaba claramente desde el siglo XVII, en una gran proporción desde astilleros de Vizcaya. En este caso lo más llamativo son los 68 barcos provenientes de Ondarroa, y asimismo los 37 salidos de los famosísimos astilleros de Victo Urresti.

Dejando a un lado, para acabar esta pequeña aproximación, el dominio castreño y vizcaíno, es digno también de reseñar los 19 botes adquiridos en Laredo y los 14 llegados desde Santoña.

## 8. Formas y equipamiento

Dentro de todo este cambiante panorama, a modo de “retrato robot”, ciertamente muy arriesgado por la parquedad de las fuentes, realicemos ahora una descripción de las embarcaciones hasta ahora estudiadas. Los **potines** de mediados del siglo XIX es muy probable que fuesen barcos muy similares a las viejas lanchas menores sardineras, capaces de llevar hasta 8 tripulantes, las llamadas chalupas antes del siglo XVIII. **Bateles** y **botrinos** estarían un poco por debajo de los anteriores en tamaño<sup>20</sup>. Los bateles, de formas muy estilizadas, y los botrinos más panzudos, rechonchos, muchas veces únicamente tripulados por dos hombres. Muy posiblemente estos últimos pudieran parecerse a los

---

<sup>20</sup> Incluso, hay muchas relaciones oficiales del Ministerio de Agricultura y Pesca que describen a los botrinos simplemente como botes muy grandes, tripulados por cuatro marineros y un patrón.

baidekos vascos, y eran lo suficientemente grandes como para utilizar palo mayor y borriquete cuando navegaban a vela.

En el escalafón, por debajo, a todos los barcos se les denominaba en Castro Urdiales como **botes**. A veces, algunos tan grandes, que en la nomenclatura vasca se les englobaría en la categoría de bateles. Los botes, los reyes de las pequeñas embarcaciones en nuestro puerto desde hace más de siglo y medio, hasta las primeras décadas del siglo XX tenían un casco muy parecido en formas y líneas a las traineras. Se hacían con roble en las piezas principales, a veces también con fresno y acacia, eucalipto en ocasiones para las regatas, y forro en liso de pino-chapa. Los remos de madera de haya, aunque en muchas ocasiones, debido al gran desgaste, llevaban refuerzos de roble en las zonas de mayor sufrimiento.

En más de un momento ya hemos hecho alusión a esta cuestión: los botes podían tener popas con diferente configuración. Hablamos de los botes de **codaste**, o de “dos proas”, y de los más rechonchos de **estampa** o espejo con popa plana. En todos



ellos, en general, hasta muy entrado el siglo XX, las proas eran rectas o muy poco retraídas. Dominaban en todo el casco las formas redondeadas y suaves arrufos. Y, por supuesto, dado su tamaño y funcionalidad, eran barcos siempre sin cubierta, únicamente con la concesión de paneles en los palmajares del suelo de la embarcación.

El color negro del alquitrán y galipó dominó hasta bien entrado el siglo XX. A veces, como única concesión estética, los botes llevaban una línea continua o una especie de damero de pintura blanca debajo de la regala. Los toletes se colocaban a lo largo de las regalas. El número de bancadas o tostas era muy variable en función del tamaño del bote y del número de tripulantes: podía ir de una a seis. Llevaban también una desarrollada chopa en la popa.

Bateles, botrinos y botes muy grandes usaban para su gobierno timón de codaste en forma de pala sujeta con herrajes y movida mediante una sencilla caña. Todo esto cuando iban a vela; en nuestro caso en singladuras bastante largas. Si se movían a remo, simplemente se valían de un timón de espaldilla:

remo o palote sujeto con un estrobo a un poderoso tolete colocado a babor del codaste.

En caso de utilizar la fuerza eólica para navegar, los más grandes, caso del botrino, podían aparejar un sistema de velas al tercio en el palo mayor y proa prácticamente similar al de las lanchas mayores. Los barcos más pequeños únicamente llevaban un tallaviento o una borriquitilla en la proa en caso de mal tiempo.

Cuando se andaba a remo, lo más usual era bogar haciendo el repaleo colocando los pies en la tosta delantera al asiento del marinero/pescador. Como ya hemos podido comprobar en más de una ocasión, el número de tripulantes podía variar muy considerablemente, hasta seis, en función del tamaño y dedicación pesquera del bote.

Por el poco espacio y radio de acción, para acabar, todas estas embarcaciones llevaban un equipo muy pequeño: algún tangarte para achicar agua, martillo, clavos y agujas para coser desperfectos en las velas, y a veces algún tope o farol. Desprovistos de cocina

BOTES, BATELES Y BOTRINOS EN CASTRO URDIALES (1840-1925)

y hornillo, los pescadores se valían para conservar la comida de las muy conocidas en Castro cofas.



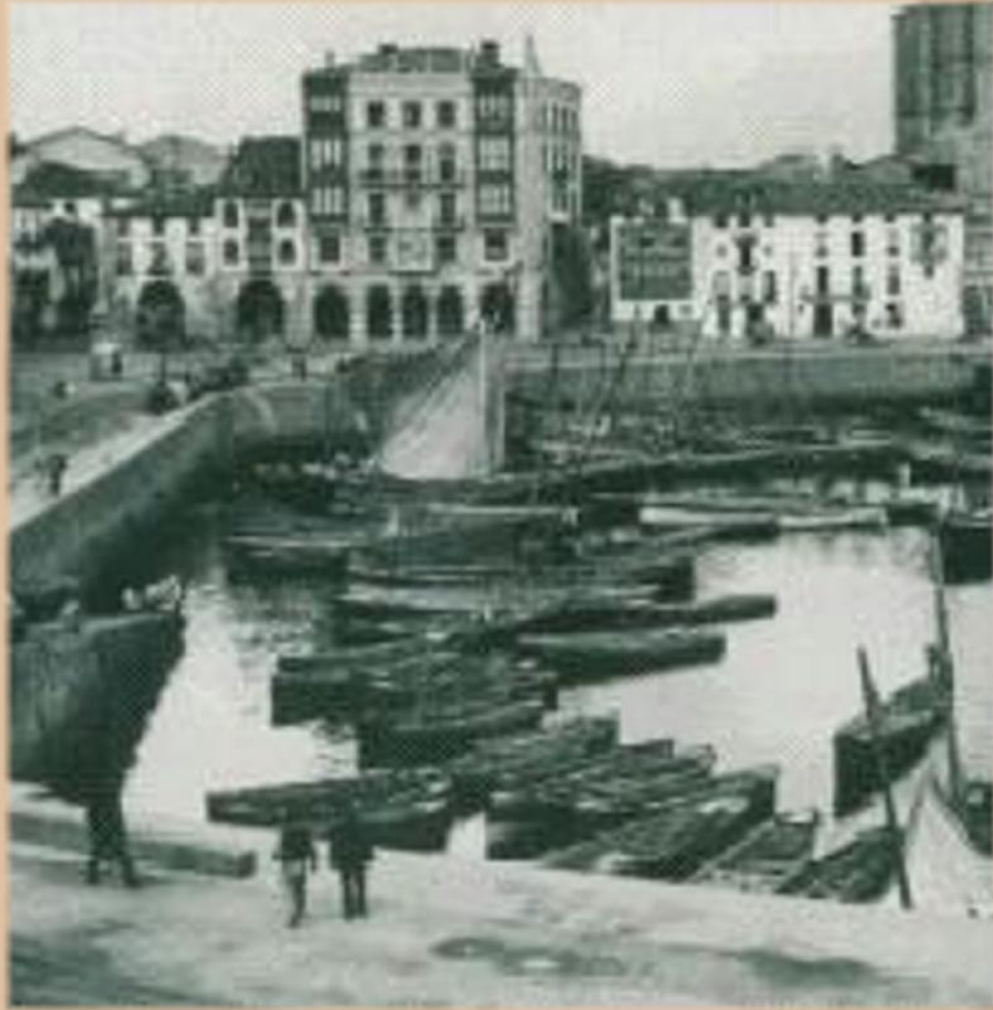




**Veteranos pescadores de Castro  
matan el tiempo  
apoyados en un bote**



**Botes en un día de fiesta  
y cucaña**



**La Dársena castreña  
en buena parte llena  
de botes**







**Los botes de codaste  
rodean el desembarco del Rey**







**Boteros**



**Sistema muy utilizado en tiempos atrás por los pescadores castreños, especie de obencadura montada en el Sable de la Dársena (tablones, cabos y amarras), para conseguir que la embarcación quedara erguida en horas sin marea**



**Bateles, botes, velas y traineras**



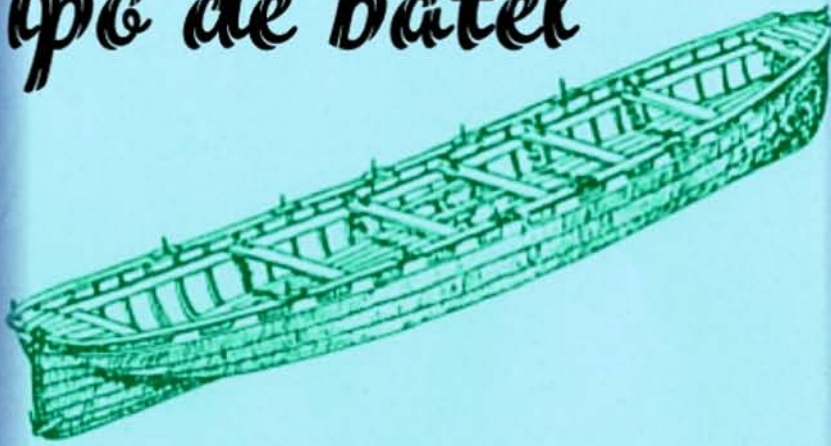




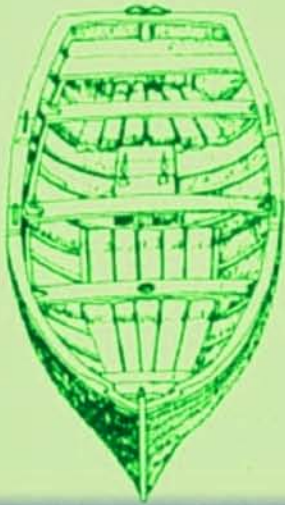
**En primer término de la fotografía,  
botes de codaste**



Tipo de batel



Bote de estampa



Lancha

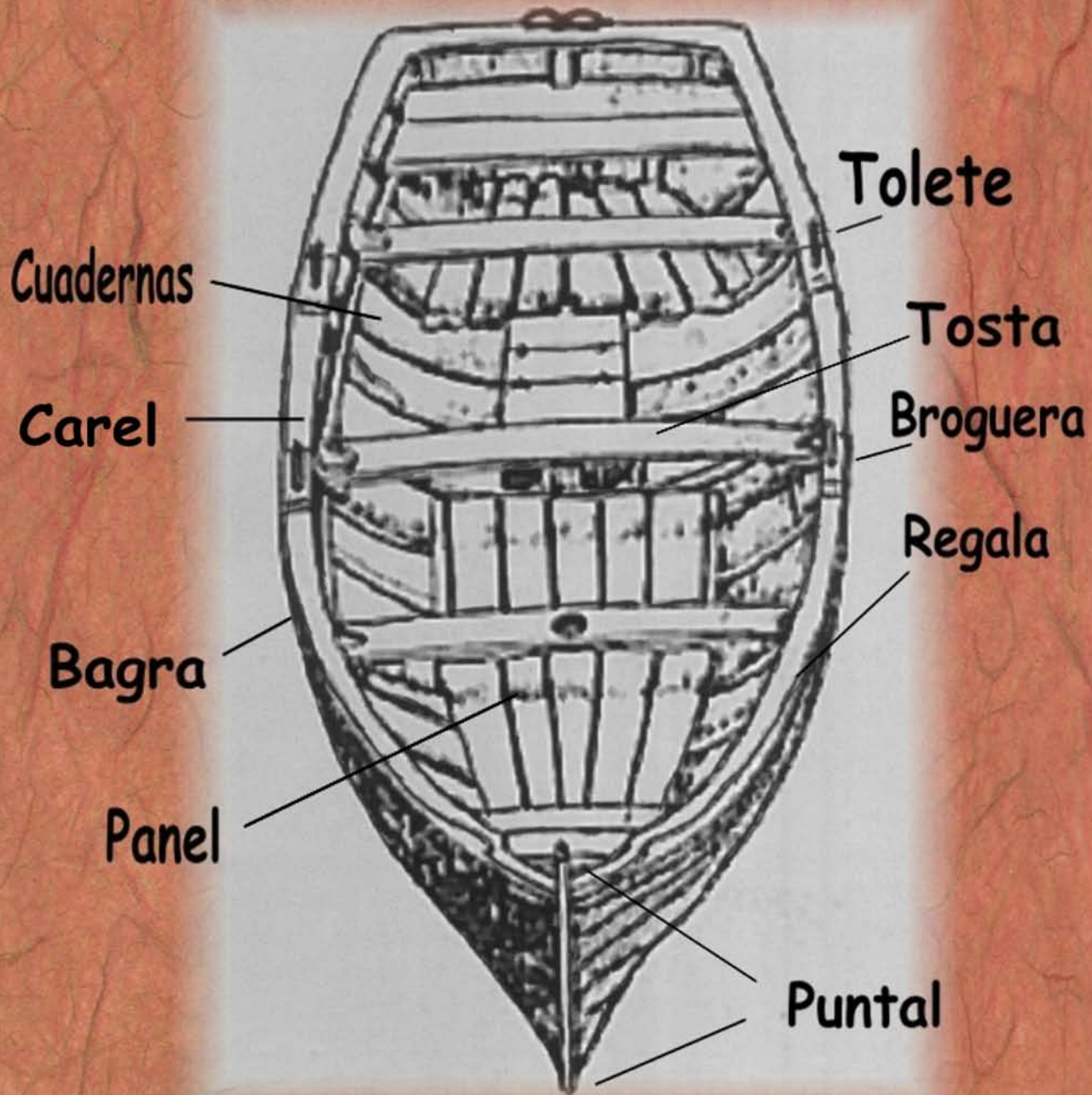


Bote de codaste





**Estampa**



**APÉNDICES**  
**LISTAS DE EMBARCACIONES**

**EMBARCACIONES MENORES INSCRITAS EN EL PUERTO DE CASTRO  
URDIALES  
(1873 – 1880)**

<u>Embarcación</u>	<u>Año</u>	<u>Denominación</u>	<u>Propietario</u>	<u>Toneladas métricas</u>
Bote	1873	nº. 4	Ángel Gainza	2,5
Batel	1873	nº. 5	Esteban Garay	2
Bote	1873	nº. 6	Fedrico Garay	2
Bote	1873	nº. 7	Domingo la Torre	2
Bote	1873	nº. 8	Florencio Ibañez	2
Bote	1873	nº. 9	Jorge Tueros	4
Batel	1873	Santa Ana	Manuel Fernández	2,5
Bote	1873	nº. 11	Juan Monasterio	2,5
Bote	1873	nº. 12	Eugenio Helguera	2,5
Batel	1873	San Nicolás	Ignacio Calera	3
Batel	1873	Galgo	Miguel Fernández	4
Bote	1873	nº. 21	Roque Barrio	2
Bote	1873	Fernando	José Pérez	2
Bote	1873	San José	Marcos Barrutia	2
Batel	1873	Eugenio	Joaquín Landeras	4
Bote	1873	La Garda	José Ruiz	2
Batel	1873	Nicolás	Pedro Calzadas	4
Bote	1873	Carmen	Mateo García	2
Batel	1873	Santa Teresa de Jesús	Victoriano Aqueche	4
Bote	1873	San Juan	Luis Urtado	2
Bote	1873	San José	Eustaquio Llamosas	2
Bote	1873	Joaquín	Domingo Ansa	2
Bote	1873	Santa Ana	Miguel Pérez	2
Bote	1873	Santos Mártires	Vicente Ruiz	2
Bote	1873	San Juan	Bernardo Maza	2
Bote	1873	San Francisco	Saturnino Pérez	2
Batel	1873	San Pedro	Dionisio Orbe	5
Bote	1873	San Francisco	Mateo Landeras	2
Bote	1873	nº. 50	Francisco Pérez	2
Bote	1873	nº. 53	Francisco Bércena	2
Bote	1873	nº. 54	Julián Martínez	2
Bote	1873	nº. 57	Victoriano Urbarri	2
Bote	1873	nº. 59	Juan Tueros	2
Bote	1873	Moriones	Antonio Helguera	2
Bote	1873	Libre	Felipe Laya	2
Bote	1873	San José	Gabriel Mer	2
Bote	1873	Mastodonte	Mariano Sarachaga	2
Bote	1873	Impertérito	Dámaso Urbarri	2
Bote	1873	Concepción	Salvador Helguera	2
Botrino	1873	Flor de Mayo	Dionisio Ibarra	3
Bote	1873	Joven Santiago	Francisco Gabiña	2
Bote	1873	San Miguel	Santiago Díez	2
Bote	1873	Matusalen	Ambrosio Ruiz	2
lan. menor	1873	Dos amigos	Antonio Gutierrez	5
Bote	1873	Ricardo	Mateo Urrabaso	2
Botrino	1874	nº. 84	Felipe Ornoas	4
Bote	1875	San Andrés	Eugenio Helguera	2



Bote	1875	San Juan	Ciriaco Gainza	2
Bote	1875	Epifanio	Pedro Ornoas	2
Bote	1875	San Pedro	Francisco Ruiz	2
Bote	1875	Josefa	José Tueros	2
Bote	1875	San Antonio	H. Gainza	2
Bote	1875	Marcelina	Gregorio Mar	2
Bote	1875	San Juan	Eugenio San Miguel	2
Bote	1875	Josefa	Maximiano Diez	2
Botrino	1875	Virgen del Carmen	Julián López	2
Bote	1875	Joven Francisca	Francisco Pérez	0,5
Bote	1875	Francisco	Narciso Colina	1,5
Batel	1875	Santa Teresa de Jesús	Victoriano Aqueche	3
Bote	1875	San José	Isidro Moral	1
Bote	1875	Maximina	Severo Isasi	3
Bote	1875	Asunción	Eusebio Amézaga	1
Bote	1875	Santa Ana	Valentín Cuesta	2
Bote	1875	San José	Tomás Gutierrez	1,5
Botrino	1876	Celedonia	Bernardo García	
Botrino	1876	Nicolás	Plácido Pérez	
Bote	1876	Carmen	Gregorio Artaza	
Batel	1876	Maximiana	Santos Rosillo	
Bote	1876	Santiago	José Inchaustegui	
Bote	1876	San Antonio	Juan Garay	
Batel	1876	San Miguel	J. María Letamendia	
Batel	1876	Bazán	José Clarín	3
Batel	1876	Ángel	Liborio Calle	2,5
Bote	1876	Cuatro Hermanos	Primitivo Anglada	1,5
Batel	1876	Emilia	Manuel Acebal	6
Bote	1876	Pinzón	Vicente Fernández	2
Bote	1876	Virginia	Antonio Trueba	2
Bote	1876	Sara	Damián Maza	
Bote	1876	Joven Dolores	Pedro Gómez	
Bote	1876	Paloma	Eustaquio Jimeno	
Bote	1876	Romancido	Hilario Carasa	
Bote	1876	Felipa Francisca	Felipe Maza	
Batel	1876	Joven Julia	J. María Helguera	
Bote	1876	San Rafael	José Ruiz	
Batel	1876	Galgo	Miguel Fernández	
Bote	1876	Santa Isabel	Simón Ruiz	
Batel	1876	Julia	Lorenzo Acebal	
Botrino	1876	Ascensión	Crisanto Carasa	
Botrino	1876	Carmen	Felipe yarza	
Botrino	1876	San Pedro	Saturnino Gainza	
Batel	1879	Joven Manuel	José Landeras	
Batel	1880	Siete Hermanos	José Villanueva	
Botrino	1880	Joven Olazarri	Emilio Olazarri	
Botrino	1880	Santa Ana	Maimino Diez	

**BOTES INSCRITOS EN LA AYUDANTIA DE  
MARINA DEL PUERTO DE CASTRO URDIALES**

(1880 – 1924)

<b>BOTE</b>	<b>AÑO</b>	<b>PROPIETARIO</b>	<b>ESLORA</b> (metros)	<b>MANGA</b> (metros)	<b>PUNTAL</b> (metros)	<b>ARQUEO</b> (TRB)
San José	1889	José Mar	6,3	1,7	0,75	1,74
Isabelino	1888	Carmen Fernández	6,3	1,65	0,73	1,7
Joven Gregorio	1886	Gregorio Mar	6,2	1,6	0,7	1,59
N.S. Pilar de Zaragoza	1889	Ángel García	6,05	1,7	0,82	1,67
San Agustín	1882	Manuel Echevarría	6,1	1,68	0,71	1,64
Joven José	1880	Teodoro Rivas	5,5	1,5	0,66	1,33
Cequeta	1886	Bernardo Gainza	5,4	1,62	0,6	1,11
Joven Avelino	1892	Francisco Portillo	6,55	1,65	0,69	
Daniel	1889	Emiliano Olazari	6,58	1,58	0,7	1,43
Joven Antonio	1890	Ciriaco Gainza	6,15	1,73	0,75	1,66
isaac Peral	1890	S. Torre y P. Peña	7,46	1,64	0,68	1,88
Joaquín	890	José Ruiz	4,32	1,32	0,54	0,68
Santa Ana	1873	Miguel Pérez	5,85	1,54	0,6	1,37
San Juan	1873	Bernardo maza	6	1,64	0,68	1,55
Joven Manuel	1891	Severo Carasa	6,28	1,65	0,75	1,65
Cabo Mioño	1891	Eustaquio Cuesta	6,3	1,75	0,75	1,74
San José	1891	F. M. Maiz	6,1	1,7	0,65	1,58
Virgen del Carmen	1875	Julián López	6,3	1,66	0,73	1,58
Joven Manuel	1879	José Landeras	7,1	1,84	0,77	2,06
San Francisco	1880	Tomás Sarachaga	6,07	1,66	0,71	1,53
Joven Martina	1883	Emilio Amézaga	6,5	1,74	0,76	1,88
Joven Asensio	1883	Mateo Gorriaran	6,1	1,64	0,75	1,58
Joven Albina	1889	Manuel Sueta	4,35	1,36	0,58	0,75
Joven Francisco	1883	Emilio Helguera	5,9	1,45	0,71	1,26
Joven Anastasio	1883	Anastasio Rasillo	6	1,6	0,7	1,48
Natividad	1883	Marcelino Sarachaga	6,05	1,64	0,78	1,54
José María	1884	Domingo Torre	6,45	1,68	0,7	1,74
San José	1884	Miguel Mon	5,6	1,6	0,66	1,34
Joven Antonio	1884	Francisco Ibañez	5,72	1,66	0,73	1,48
San Roque	1884	Carmelo Garay	6	1,66	0,73	1,51
Joven Bautista	1885	Bautista Abascal	6,25	1,7	0,7	1,7



San Crispín	1885	Federico Garay	6,9	1,74	0,74	2,02
El Carmen	1885	Jose Gorriaran	5,85	1,62	0,71	1,41
El Faro	1885	Román Argos	5,86	1,6	0,71	1,39
Joven Severo	1885	Salvador Helguera	5,7	1,6	0,72	1,39
El Ángel de la guarda	1886	Ángel Pando	6,25	1,65	0,6	1,7
Uruguayo	1886	José Gordón	6,02	1,62	0,75	1,5
San Buenaventura	1886	José Suarez	6	1,7	0,7	1,58
El Majo	1886	Miguel F. Hierro	6,05	1,66	0,74	1,6
María Dolores	1886	Eugenio Sarachaga	6,06	1,66	0,7	1,55
Tremendo	1886	Valentín Maza	5,35	1,62	0,66	1,31
Joven Saturnino	1886	Saturnino Gainza	6,05	1,62	0,72	1,54
Joven Gregorio	1888	Marcos Mar	6,07	1,7	0,72	1,63
La Gran Vía	1888	Javier Fuentecilla	6,9	1,8	0,76	2,14
Barcelona	1889	Severo Carasa	6,05	1,66	0,74	1,57
Berdel	1889	M. L. Gainza	6,6	1,7	0,8	1,83
San José	1890	J. María Aramburu	4,75	1,37	0,65	0,77
Santa Ana	1892	B. Pérez y S. Loza	6,4	1,6	0,7	1,52
Cazador	1892	Nicasio F. Hierro	6,4	1,7	0,65	1,5
Cinco Hermanos	1892	Mateo Gorriarán	6,7	1,73	0,65	1,6
Las Dos Primas	1892	F. Riol y E. Villa	6,01	1,55	0,6	1,18
Joven Ramón	1892	Ángel Canales	6,12	1,42	0,61	1,48
San Pedro	1892	Rafael Astaorta	5	1,54	0,6	1,11
Joven Manuel	1892	Victoriano Villasante	6,4	1,65	0,65	1,91
El Méjico	1892	Olegario Martínez	5,3	1,45	0,6	
Buenos Aires	1892	Eusebio Laza	5,85	1,47	0,6	1,5
Margarita	1892	Ángel Rosillo	5,3	1,45	0,58	1,18
El Serpiente	1892	Ángel Laiseca	5,55	1,5	0,6	1,5
Primero de Santoña	1893	Santiago Diaz	5	1,49	0,57	
San José	1893	Amós Barquín	6,5	1,6	0,68	1,5
Joven José	1893	Manuel Echevarría	5,9	1,62	0,9	
San Pedro	1894	Santiago Tueros	6,25	1,6	0,7	
San Martín	1894	Manuel Goitia	6,42	1,72	0,73	
Laredo	1895	Antonio Mazas	6	1,58	0,69	1,43

Tres Hermanos	1895	Marcos Mar	6,24	1,54	0,66	1,48
Nuevo San Martín	1895	Juan Martín	6,25	1,5	0,65	1,34
Joven San Antonio	1895	Leandro Fernández	6,55	1,55	0,64	1,42
N. Señora del Carmen	1895	Esteban Garay	6,15	1,6	0,6	1,55
Isidro	1895	Tomás Usín	6,13	1,6	0,7	1,51
Joven Manuel	1895	Paulino Condado	5,57	1,43	0,63	1,1
Santoña	1896	Bernardo Maza	5,95	1,56	0,63	1,25
San José	1896	Esteban Ibarlucea	6,13	1,6	0,64	1,37
Dos Hermanas	1896	Felipe Maza	6,15	1,62	0,64	1,4
Joven Patrocinio	1897	María Ruiz	6,26	1,7	0,68	1,3
Cuatro Hermanos	1897	Cecilio Sarachaga	7,9	1,35	0,65	1,52
Mazantini	1897	Vicente Gainza	6,86	1,84	0,77	2,1
Unión	1897	Eusebio Laza	6,7	1,74	0,68	1,74
Rosario	1898	Mateo Gorriarán	6,7	1,68	0,68	2,2
Jesús Nazareno	1899	Claudio Bárcena	6,85	1,85	0,68	2,4
Joven José	1899	Manuel Fanlo	6,59	1,83	0,76	
María	1899	Ambrosio Bedialauneta	7	1,82	0,7	2,3
Joven Severiano	1899	Mateo Gorriorarán	7	1,8	0,75	2
Inmaculada Concepción	1900	Andrés Amor	6,45	1,65	0,65	1,4
Siete Hermanos	1900	Ignacio Vallejo	7,25	1,9	0,8	1,6
Joven Miguel	1900	Angel Iriberry	7	1,82	0,75	2,3
San Felipe	1900	Emiliano Olazarri	7,75	2,1	0,75	2,3
San Antolín	1900	Andrés Amor	6,45	1,6	0,65	1,9
San Guillén	1901	Luis Ocharan	7	1,8	0,9	2,5
San Miguel	1901	Miguel Diez	5,29	1,53	0,52	0,89
Joven San Nicolás	1901	Felix Echevarría	6,42	1,78	0,72	1,6
Jesús, María y José	1901	Ángel Pando	6,45	1,65	0,6	1,35
Jorge	1901	Fernando M. Ruiz	5,75	1,65	0,6	1,35
Asunción	1901	Leonardo Fernández	5,2	1,5	0,72	1,18
Ontón	1901	Ciriaco García	6,4	1,6	0,65	1,7
Joven Rosario	1901	Isidro Gainza	6,4	1,74	0,64	1,5
Joven María	1902	Juan J. Ruiz	6,54	1,65	0,68	1,55
Simpática Lola	1902	Anselmo A. Gutierrez	5,13	1,6	0,72	1,2

Joven Condado	1902	Paulino Condado	6,35	1,71	0,73	1,6
Santa Isable	1902	Manuel Ibarzabal	7,35	1,85	0,85	2,4
Los dos Primos	1902	Nicolás Helguera	6,4	1,73	0,68	1,59
Laredo	1903	Santiago Tueros	6,2	1,5	0,7	1,36
Joven Simón	1903	Florencio Torre	6,7	1,68	0,65	1,73
Tres Hermanos	1903	Mateo Mar	6,45	1,7	0,7	1,62
Joven Pilar	1903	Simón Díaz	6,45	1,68	0,64	1,95
Joven Dolores	1903					
Práxedes	1903					
Joven Ramón	1903					
Pelayo	1904	Vicente Gainza	6,7	1,75	0,7	2,3
Benito	1904	Antonio Jumeno	6,4	1,55	0,68	1,53
Emilio	1904	Simón Villa	6,37	1,77	0,71	1,69
Lagartijo	1904	Maximino Cueli	6,7	1,62	0,71	2
San Juan Bautista	1904	Cecilio Sarachaga	7,55	2,02	0,84	3,26
Joven Eva	1904	G. Artaza	6,5	1,8	0,75	2,34
Urdiales	1905	Venancio Rivero	7,65	2,05	0,8	3,81
Nicolás José	1905	Pedro Ochoa	6,4	1,73	0,7	1,64
San Bartolomé	1905	Miguel F. Hierro	7,25	2,05	0,7	3,26
Joven Anita	1906	Miguel Perales	7	2,8	0,7	3,25
San José	1906	José Aqueche	6,4	1,7	0,85	2,05
Chomin	1906	Vicente G. Ibáñez	7,28	1,9	1,72	2,11
San Antonio	1906	Antonio Ulibarri	6,4	1,6	0,65	1,69
San Rafael	1906	Domingo Mendieta	5,6	1,6	0,65	1,41
San José	1907	Venancio Rivero	7	1,7	0,7	2,13
Laurak-Bat	1907	Florencio Torre	7,1	1,85	0,8	2,83
Dos Hermanos	1907	Hermanos Rivero	7,5	2	0,8	4,32
Ruiseñor	1907	Pedro Zaballa	5,5	1,8	0,7	1,47
Santa Margarita	1907	Blas Solabarrieta	5,85	1,45	0,58	1,34
Jesús Nazareno	1907	Ramón Úrculo	7,1	1,78	0,8	2,44
San Miguel	1907	Federico Acebal	8,1	1,75	0,75	3
Moises	1907	Bonifacio Sarachaga	7,1	1,75	0,7	2,02
Joven Gregorio	1907	F. Badialauneta	6,95	1,67	0,67	3,12



Joven Manuela	1908	Mateo Gorriaran	7,56	2	0,7	2,5
San José	1908	Gabino Romña	7,65	1,9	0,75	2,31
San Antonio	1908	Pedro Cestona	8	2,1	0,86	3,82
Joven Victoria	1908	José Gaviña	7,3	1,85	0,8	2,81
Angueru Guardia	1908	Pedro Cestona	8,35	2	0,85	3,13
Los Cuatro Primos	1908	José M. Letamendía	8,35	2	0,85	3,13
Joven Mariano	1908	Anastasio Gabancho	7,85	2,23	0,82	3,99
Carmen	1908	Manuel Echevarría	7,8	1,95	0,84	3,36
San Juan Bautista	1908	Gregorio Barrio	7,2	1,8	0,55	1,5
Los Dos Hermanos	1909	Domingo Mendieta	7,2	1,6	0,55	1,6
Joven Pachin	1909	Alejandro Carasa	7,03	1,72	0,74	2,38
Jacana	1909	Juan Colina	8,35	2	0,85	3,39
Joven José	1909	Antonio Helguera	5,65	1,4	0,63	1,23
San Pedro	1909	Domingo Mendieta	7,7	1,7	0,58	1,6
San Antonio	1910	Antonio F. Hierro	6,4	1,7	0,75	1,6
Joven Pilar	1910	Ángel Iriberry	6,81	1,7	0,7	1,78
El Porteño	1911	Francisco Garay	5,65	1,58	0,62	1,17
David	1912	Florencio Torre	6,5	1,55	0,67	1,2
Isabel Ochoa	1912	Julio P. Helguera	7,6	1,65	0,72	2,3
Joven Jesús	1912	Ignacio Ruiz	5,8	1,53	0,62	1,24
Tomasito	1912	Eugenio Izurreta	7,1	1,87	0,75	2,62
Sol de Cuba	1912	Manuel Fanlo	6,5	1,55	0,65	2,18
Perales	1912	Antonio Perales	6,3	2,7	0,60	3
Joven José	1913	Esteban Ibarlucea	6,3	1,7	0,6	2
Miguel	1913	Antonio Mazas	4,5	1,56	0,58	
Joven Cecilio	1913	Cecilio Mar	6,53	1,8	0,63	1,56
Trinidad	1913	Bonifacio Sarachaga	7,15	1,8	0,75	3,6
N. Señora Carmen	1914	José Benavides	4,89	1,6	0,75	3,6
Manolín	1914	Isidro Mayor	5	1,4	0,5	0,74
El Primero	1914	Mateo Gorriaran	5,5	1,55	0,62	1,11
Cecilio	1914	Gabino Romaña	3,95	1,4	0,51	0,6
Justa	1914	Evaristo Garay	6,28	1,72	0,68	1,55
Marcelino	1914	Nicolás Helguera	4,6	1,48	0,54	0,77

Joven Victoria	1914	Antonio Perales	6,18	1,7	0,65	1,44
Lucero	1914	Modesto Torre	6,3	1,7	0,65	2,9
María Dolores	1914	Cecilio Sarachaga	5,9	1,7	0,65	1,79
Alejandro María	1922	Pedro Ochoa	4,13	1,37	0,51	0,61
Antoni	1922	Dionisio Gómez Artaza	4	1,3	0,55	0,93
Juanito	1922	Juan García	4	1,4	0,55	0,93
La Unión nº 1	1922	Juan García	3,6	1,15	0,5	0,54
Luisa	1922	Manuel Fanlo	5,3	1,58	0,59	1,94
Seis Hermanos	1922	Pedro Carasa	5,56	1,61	0,6	1,44
Ramón	1922	David García	6,42	1,8	0,59	1,86
Vasco Castreña	1922	Daniel Aristimuño	4	1,4	0,55	0,77
Victoriano	1922	Modesto Torres	6,2	1,4	0,59	1,31
San Pelayo	1922	Eustaquio Cuesta	3,85	1,4	0,59	1,31
San Antonio	1922	Eustaquio Cuesta	3,85	1,4	0,52	0,73
Jesús, María y José	1922	Pedro Zaballa	4	1,45	0,55	0,81
San Pelayo nº 1	1922	Justiniano González	3,85	1,4	0,52	0,73
San Pelayo nº 2	1922	Justiniano González	3,85	1,4	0,52	0,73
Pilar	1922	Fermín Orella	4,25	1,4	0,56	0,86
Las dos hermanas	1923	Antonio Perales	6,15	1,7	0,65	1,78
La Concepción	1923	L. M. Quintana	6,15	1,7	0,65	1,51
San Antonio	1923	Manuel Mar	3,95	1,34	0,64	0,71
Mercedes	1923	Miguel Perales	4,5	1,45	0,45	0,74
Tarín	1923	Anastasio Rivero	4,5	1,45	0,45	0,74
Olibet	1923	Daniel Villanueva	4,2	1,25	0,55	0,65
El mío	1923	Florentino Garay	4,6	1,45	0,6	0,84
La Paz nº 1	1923	Carmen Martínez	4,2	1,35	0,55	0,65
La Paz nº 2	1924	Carmen Martínez	4,3	1,35	0,55	0,67
San Andrés	1924	Miguel Goitia	4,2	1,35	0,55	0,65
Echeairona	1924	Blas Solabarrieta	2,5	1,3	0,5	0,34
Joven Lola	1924	Gerardo Miranda	5,75	1,6	0,5	0,34
San José	1924	David García	6,22	1,65	0,64	1,39
Cabo Cebollero	1924	Ramón Gorriarán	6,22	1,65	0,65	1,41

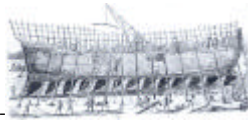
Cerrodo	1924	Jacinto Cortazar	2,85	1,23	0,43	0,32
Onci Torría nº 1	1924	Santiago Garay	4,2	1,3	0,55	0,64
Onci Torría nº 2	1924	Santiago Garay	4,2	1,3	0,55	0,64
Joven Perales	1924	Miguel Perales	3,87	1,45	0,53	0,63
Tres Hermanos	1924	Alejandro Carasa	6,18	1,53	0,63	1,26
Argentino	1924	José Villanueva	4,1	1,35	0,71	0,83
Cubano	1924	Pedro Arangui	5	1,4	0,8	1,18
María	1924	Cecilio Sarachaga	3,3	1,17	0,48	0,39
San José	1924	Ignacio Ruiz	5,01	1,45	0,6	0,96
N. Señora Carmen	1924	José Villa	4,25	1,52	0,53	0,72
San Antonio	1924	Julián Haya	5	1,37	0,57	0,82
Sofía	1924	Gregorio Barrio	4,54	1,36	0,54	0,71
Ceriño	1924	Miguel Urresti	4,75	1,45	0,59	0,86
Auxiliar motora 1	1924	Cofradía	3,3	1,4	0,5	0,48
Auxiliar motora 2	1924	Cofradía	3,3	1,4	0,5	0,48
Auxiliar motora 3	1924	Cofradía	3,3	1,4	0,5	0,48
Auxiliar motora 4	1924	Cofradía	3,3	1,4	0,5	0,48
Auxiliar motora 5	1924	Cofradía	3,3	1,4	0,5	0,48
Auxiliar motora 6	1924	Cofradía	3,3	1,4	0,5	0,48
Auxiliar motora 7	1924	Cofradía	3,3	1,4	0,5	0,48
Auxiliar motora 8	1924	Cofradía	3,3	1,4	0,5	0,48
Auxiliar vapor 1	1924	Cofradía	3,8	1,4	0,53	2,18



# Carpinteros de ribera, galafates y astilleros en Castro Urdiales



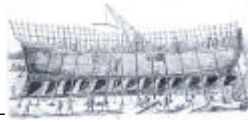
*Ramón Ojeda San Miguel*



## 0. Introducción

Sin ningún tipo de dudas, la villa de Castro Urdiales desde su fundación oficial y hasta las primeras décadas del siglo XVII fue testigo de una actividad constructora de barcos más que considerable. En ella se elaboraron muchos y variados tipos de naves: medianos, pequeños, de transporte, de pesca, balleneras... Sin embargo, esta afirmación, desde un principio debe ser matizada en dos direcciones. Para empezar, la presencia de carpinteros de ribera activos y ávidos de incorporar novedades técnicas punteras no fue, por supuesto, exclusiva de Castro Urdiales. Constituyó un fenómeno, una peculiaridad, generalizado por todo el litoral cantábrico, y muy en especial en la costa vasca y cántabra. En segundo lugar, pese a la rotundidad de la frase de comienzo de este trabajo, las investigaciones sobre la construcción naval están gravemente





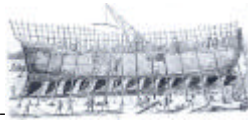
lastradas por la escasez de datos documentales, iconográficos y arqueológicos. Importante problema, sobre todo cuando se pretende abordar un estudio en clave evolutiva.

A los anteriores preámbulos, habría que añadir también en términos negativos que el tema desgraciadamente, salvo honrosas excepciones cada vez más abundantes, no ha recibido demasiada atención por parte de investigadores e historiadores. Y, en la mayoría de las ocasiones, cuando los estudios se han efectuado con garantías metodológicas se han dirigido mucho más a los grandes barcos y a las cuestiones militares, que a las embarcaciones más humildes y sobremanera a las humildes de los pescadores.

Parece algo más que obvio que en cualquier geografía y costa desde el momento en que sus habitantes empiezan a realizar actividades marítimas, tal como la pesca, el transporte o el comercio marítimo, se hace necesario fundamentalmente contar con barcos. Desde el punto de vista técnico es indudable que los navíos son los



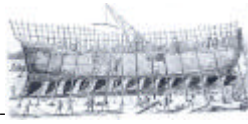




protagonistas estelares en todas estas cuestiones. Y, ya en nuestra línea, por extensión inmediata, necesario es también contar con gentes capaces de fabricarlos. Pero, vayamos ya a cuestiones más primordiales. En la costa cantábrica y más concretamente en Castro Urdiales: ¿Cuándo comenzó a existir una “industria” de elaboración de embarcaciones?

Es posible, aunque para asegurar la contestación nos faltan datos en todas las direcciones, que el origen pueda estar en el comienzo de la colonización del litoral por el Imperio Romano. Sobre todo en nuestro caso, con el contrastado asentamiento romano en la comarca. Hasta entonces, es asimismo muy probable que la población indígena construyera pequeñas embarcaciones, algo parecido a primitivas piraguas, realizadas con técnicas tan ancestrales como el ahuecamiento de troncos de madera o entramados forrados de piles y cueros. De ser cierto todo o apuntado, pues no deja, hoy por hoy, de ser más que una mera, aunque lógica, conjetura, la actividad tuvo que ser de muy pequeña escala.



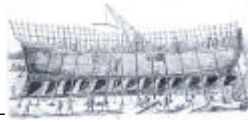


## 1. Orígenes más ciertos

De lo que ya estamos seguros es que a partir del siglo X, y acentuadamente en los dos siguientes, en gran parte de la costa cantábrica se produjo un importante proceso de repoblación medieval. Junto a la fundación de pequeñas villas portuarias comenzó también a desarrollarse una notable actividad constructora de barcos. A todas luces, por la forma, las líneas y estructura, se trataba de embarcaciones típicamente nórdicas.

Descartada ya la vieja y casi folklórica teoría de la presencia directa de vikingos como transmisores de la técnica de construcción naval, sabemos que el aprendizaje fue más bien el resultado de intensos contactos comerciales, sociales y hasta políticos entre los colonizadores de nuestra costa con navegantes y comerciantes normandos asentados en diferentes focos de la fachada atlántica europea más próxima.



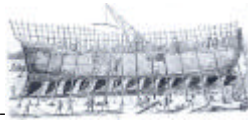


Aquella primera semilla muy pronto echó fuertes raíces. Hasta el punto de que prácticamente todas las localidades costeras contaron desde los tiempos tardo medievales con astilleros muy activos. Además, con unos cimientos tan sólidos y duraderos, que prácticamente hasta la segunda mitad del pasado siglo XX, los carpinteros de ribera y astilleros de la costa cantábrica siempre gozaron de una enorme reputación. Hasta ser considerados como los mejores artesanos de la Monarquía hispana.

Aunque pueda resultar una cuestión reiterativa por las numerosas veces que se ha planteado en muchísimas publicaciones, hay que constatar que tanto en los orígenes como en su notable desarrollo posterior, el renombre de los astilleros cantábricos no fue casual. Y es que la primera semilla de la técnica nórdica encontró aquí un campo de cultivo perfectamente abonado. La simbiosis de una serie de positivos factores, sin duda, posibilitó la consolidación de la actividad constructora. Hablamos de la presencia en las cercanías de los puertos, muy evidente en el caso de Castro Urdiales en los montes de



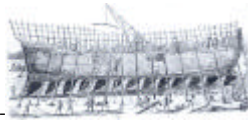




Cerrodo, Sámano y Otañes, de amplias extensiones forestales que garantizaban el abastecimiento de madera de roble, haya y castaños. La abundancia del siempre muy consumido herraje a través de gran número de ferrerías, las de Otañes y Samano en Castro. Hablamos también, de la constante presencia de una mano de obra altamente cualificada. Elementos a los que hay que añadir la propia vocación marinera de los moradores de la costa que, tanto en la faceta pesquera como comercial y mercante, aseguró, ciertamente con altibajos según las épocas, una continua demanda de navíos. Por último, tampoco hay que olvidar el mimo con el que los reyes castellanos protegieron esta actividad. Apoyo de la Corona, a todas luces interesado por razones militares y estratégicas. Contar con astilleros capaces de elaborar barcos lo suficientemente desarrollados y de calidad como para poder utilizarlos en caso de conflictos bélicos a la postre básico.

Precisamente apoyando militarmente a la Corona castellana, a fines del siglo XIII los barcos del Cantábrico cruzaron el estrecho de Gibraltar y empezaron a penetrar poco después en el Mediterráneo. Como marinos

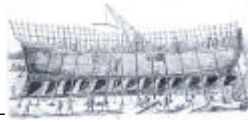




mercantes, con un papel de liderazgo indiscutible de la flota castreña, contribuyeron en aquellas aguas a la difusión de importantes avances en la construcción naval, caso, por ejemplo, del timón de codaste. Pero también allí aprendieron a incorporar substanciales ventajas en el trabajo de sus astilleros norteños: principio de la quilla desarrollada, forro del casco liso, velamen múltiple, cartas náuticas, brújula...

Sin embargo, hasta comienzos del siglo XVI las menciones documentales concretas son escasísimas, y mucho más en el caso de Castro Urdiales, en donde desgraciadamente no se ha conservado la documentación medieval del archivo municipal. No obstante, en conjunto sabemos con mucha seguridad que la presencia de carpinteros de ribera era común en casi todos los puertos de nuestra costa. No hace mucho tiempo, en otra publicación, apuntaba: “Desde el siglo XII la conjunción de todos estos ingredientes condujo a un enorme impulso de la industria naval. Los barcos del Cantábrico enseguida consiguieron unas altísimas cotas de





aceptación y hasta admiración en todas las costas occidentales y en especial en la Península Ibérica. Desde entonces un nuevo factor contribuyó aún más a fomentar el desarrollo de los astilleros vascos y cántabros: se convirtieron en uno de los principales proveedores de barcos para las armadas reales, gozando por ello hasta entrado el siglo XVIII de la demanda y mimo de la Corona.

Villas como Castro Urdiales, Santander, Laredo, San Vicente<sup>1</sup>, Lequeitio, Ondarroa, Bermeo y Plencia se convirtieron durante los siglos XII, XIII y XIV en importantes puertos de armamento de naves<sup>2</sup>. Se especializaron en la construcción de embarcaciones polivalentes: pesca, cabotaje, venaquería y transporte de más largo alcance. Sin embargo, desde finales del siglo XIV y sobre todo en el XV se empezó a notar, además de los evidentes síntomas de una contracción económica, una clara tendencia a aumentar el tamaño de las naves. En este último asunto detrás estaban tanto los

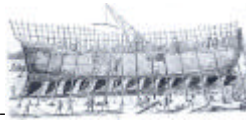
---

<sup>1</sup> Casado Soto, J.L., Barcos y Astilleros. La construcción naval en Cantabria, Santander 1993.

<sup>2</sup> Fernández Duro, C., Disquisiciones náuticas, libro V, A la mar madera, Madrid 1880.







avances técnicos en la construcción naval como el interés de la Corona por contar con embarcaciones más grandes y artilladas. El nuevo panorama favoreció, gracias a la concentración de la actividad, tremendamente a algunos lugares, y sobre todo, muy cerca de Castro Urdiales, a la ría de Bilbao”<sup>3</sup>.

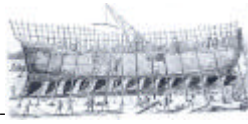
## **2. Carpinteros de ribera. Una actividad todavía desarrollada, 1500 - 1630**

Entre los siglos XII y XIV, el pequeño tamaño de las naves que se movían por el Cantábrico hizo que nuestro “puerto” de Castro Urdiales fuese uno de los mejores puntos de asentamiento y recalada de toda la cornisa norte. La propia Naturaleza, con la presencia de las Peñas Ymeas, cantos de Santa Ana y San Guillén y el promontorio de Santa María, configuró un entramado portuario de muy fácil arribada y lo

---

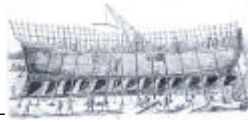
<sup>3</sup>Ojeda San Miguel, R., El puerto de Castro Urdiales. Recursos técnicos, transporte y comercio (1163-1850), Castro Urdiales 2001, p. 90.





suficientemente protegido como para albergar a una flota muy polivalente, pesquera y mercante, y permitir la carga y descarga de mercancías con bastante agilidad. Pero aquellas ventajas originarias pronto se empezaron a resquebrajar. Fueron precisamente los progresos en la construcción naval del siglo XV lo que empezó a jugar en contra de Castro Urdiales. El aumento del tamaño de los barcos dedicados al transporte obligaba a buscar puertos con cada vez mayor calado y más protegidos. Esto “supuso que Castro fuese perdiendo ventajas portuarias respecto a otros puertos vecinos con mayor capacidad técnica de atraque y potencialidad de calado, y especialmente frente al crecimiento de la vecina villa de Bilbao. La burguesía naval y transportista a través de los órganos de gobierno municipal trató de reaccionar y hacer frente a la situación realizando obras de infraestructura portuaria de cierta envergadura. Así, primero se construyó el *Cay de Santa Ana* y en las primeras décadas del siglo XVI el *Cay de Arriba* y el *Cay de Abajo*, que es lo mismo que decir el muelle





norte y el sur”<sup>4</sup>. Así, “Algo del tráfico comercial marítimo se logró retener en el Quinientos; pero era más el que huía hacia otros puertos, como el de Bilbao, mejor dotados, que el que quedaba”<sup>5</sup>. “Antes de finalizar el siglo XV se había ya construido junto a los boquetes y cantos un dique y un muelle, el llamado en los documentos *Cay de Santa Ana*. Obra tremendamente vulnerable, como enseguida demostrará el paso de los años, por los recurrentes y a veces titánicos golpes de mar, la deficiente técnica de construcción y materiales empleados, y el débil anclaje de las bases en unas rocas calizas fácil pasto de la erosión marina. Era el verdadero “talón de Aquiles” de Castro como puerto antiguo, de cuando se conquistaron los peñones y cantos hasta llegar a Santa Ana”<sup>6</sup>.

---

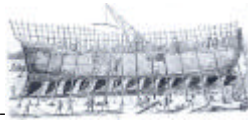
<sup>4</sup>Ojeda San Miguel, R., Castro Urdiales Puerto de Salvamento. Documentos para la Historia de la Navegación (1750-1850), Castro Urdiales 2004, p. 8.

<sup>5</sup>Ojeda San Miguel, R., Obras de ampliación y mejora del puerto de Castro Urdiales (1831-1928). Historia de un empeño centenario, Castro Urdiales 2004, p. 13.

<sup>6</sup>Ibidem, p. 35.







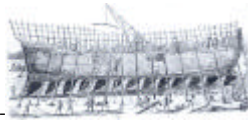
A pesar de todos los problemas, todavía logró Castro conservar una más que considerable flota de transporte y un abundante número de navíos dedicados a la pesca costera y a las legendarias campañas bacaladeras y balleneras de los mares de Irlanda, Terranova y Labrador<sup>7</sup>.

Así, para satisfacer las necesidades de los armadores castreños se mantuvo todavía una activa industria naval. De la que ahora, aunque no en demasía, ya se han conservado más rastros documentales. Existen, especialmente en los fondos del archivo municipal, abundantes alusiones que de forma indirecta señalan la presencia continuada de la actividad desde principios del siglo XVI: elaboración de herrajes y clavetería para los barcos, corte de madera en los montes cercanos y sobre todo en el de Cerrado, y asentamiento en los censos y

---

<sup>7</sup>Ojeda San Miguel, R., Pescadores de Castro Urdiales. Estudio histórico del sector pesquero tradicional (siglos XII-XIX), Castro Urdiales 2004.





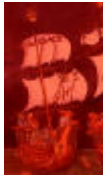
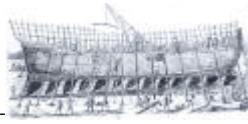
vecindarios de carpinteros de ribera y calafates. Pero, hasta ahora, el documento más directo que he podido encontrar está fechado en el año 1521. Se trata de un pleito extenso, de casi 30 folios, conservado en el archivo de la Chancillería de Valladolid, en el que el bachiller y vecino de Mioño Ochoa de la Cambra reclamaba a los vecinos de Castro Martín de Ontón y Juan de la Atalaya el pago de la madera que habían utilizado en la construcción de una nao en la Villa<sup>8</sup>.

Al parecer, a lo largo de la primera mitad del Quinientos la mayor parte de los astilleros se ubicaron en los playones y campos de la Barrera. Pero las excesivas rocas que salpicaban la zona y el hecho de que fuera una zona no suficientemente protegida de los peligrosos ataques de la mar, obligaron a desplazar la actividad hacia la mejor guarecida área de la plaza de la Villa, en las proximidades de lo que hoy es la Dársena y espacio ocupado por el Ayuntamiento. Expresivo es a este respecto el documento

---

<sup>8</sup> Archivo Real Chancillería de Valladolid, Pleitos Civiles, escribanía Lapuerta, Pleito fenecidos, C511/3 – L105.





localizado por Carmen Galván en las actas del Regimiento del 14 de julio del año 1561:

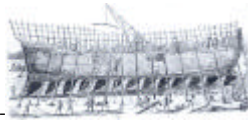
*“(...) y pidió licencia para que dejasen labrar las maderas que tobiere necesidad para su nao en la Plaça pública de dicha villa por quanto quisiere hacer la dicha nao en el astillero que echa? Con la dicha plaça al frente de ella e que asi mismo le consistiesen hacer la dicha nao en el dicho astillero sus mercedes dixeron que atento que antes de ahora se han hecho otras naos en el dicho astillero de la Barrera e corrían resgo e descalabro al tiempo de las botar que por evitar los susodichos inconvenientes que daban e dieron licencia al dicho Antón de Sámano para que pueda hacer y edificar la dicha nao en el dicho astillero e labrar la madera en la plaça de la dicha villa con todo el menor perjuicio que haga con que no se labre en el empedrado e si acaso la nao no se botare en el invierno se retraia las escoras para que la puente no esté muy ocupada la cual dicha licencia le daban e dieron por lo que toca a esta dicha villa”<sup>9</sup>.*

---

<sup>9</sup> Prada, L., La Ilustración de Castro, enero de 1999, p. 11.





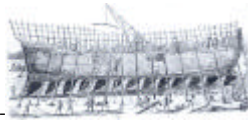


Más abundantes son las referencias conservadas en los protocolos notariales de Castro Urdiales, y en general en los fondos de la escribanía de García Peñavera, sobre la construcción y armazón de barcos en el último tercio de este siglo XVI. Pongamos algunos ejemplos. El 28 de abril de 1574 Antón de Oreja, probablemente un capitán ballenero y vecino de Guetaria, estaba construyendo en la plaza de la Villa una pinaza de 26 codos de eslora y había contratado poco antes al galafate castreño Andrés de Santa Alara para que embrease el barco<sup>10</sup>. En el mes de diciembre de 1578 los castreños Bartolomé de San Juan y Tomás de Arcentales construyeron una chalupa por encargo de varios vecinos de Noja<sup>11</sup>. El también vecino de Castro Pedro de Galván se comprometía bajo escritura con Juan de Aroza y Tomás de Soba, residentes en el valle de Sámano, para que estos últimos trajeran el primer día de mayo de 1585

<sup>10</sup> Archivo Histórico Provincial de Cantabria (en adelante A.H.P.C.), Protocolos notariales, García Peñavera, leg. 1695, escritura, 28 de abril de 1574.

<sup>11</sup> *Ibidem*, p. 136, escritura, 22 de diciembre de 1578.





madera para el navío que estaban construyendo en la plaza del Mercado “*a branque, codaste y demás ligazón que son necesarios (...) para cinta y tablas, durmientes y contradurmientes*” en el barco de “*hasta treynta toneles poco más o menos*”<sup>12</sup>. Y, como última ilustración, podemos constatar que en el año 1596 Martín de Villanueva se encontraba labrando “*la mi pinaça nombrada Santa Ana que está fabricando para la pesquería de los besugos*”<sup>13</sup>.

### 3. Algunas reflexiones sobre los astilleros

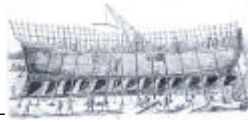
Vaya a modo de intento de definición. Hasta bien mediado el siglo XIX un astillero no era más que un lugar en el que se construían y reparaban navíos. Más tarde, con el paso a la civilización contemporánea, los astilleros se convirtieron en auténticos, y a veces muy

---

<sup>12</sup> A.H.P.C., García Peñavera, leg. 1696, p. 296, escritura, 30 de diciembre de 1584.

<sup>13</sup> A.H.P.C., García Peñavera, leg. 1700. El valor de la pinaza, que el constructor vendió al cerdiguero Juan de Palacios, alcanzó los 27.667 mrs.





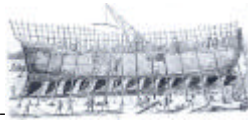
grandes y complejos, establecimientos industriales. El corazón, la parte más importante, de un astillero tradicional siempre estaba en las gradas: sencillas y rudimentarias rampas de madera surcadas por traviesas del mismo material, sobre las que se apoyaba la quilla o columna vertebral de la futura embarcación.

Junto a las gradas, dependiendo del calibre de la actividad a desarrollar, en su alrededor solían aparecer pequeños cobertizos o chozas para custodiar y proteger de las inclemencias del tiempo a las herramientas y materias primas más delicadas y valiosas. Además, para dar movimiento a los elementos más pesados, pequeñas grúas, poleas, cabestrantes y andamios. Pero, y esta es una de las peculiaridades más importantes de los astilleros primitivos, una vez finalizado el barco, inmediatamente después de la botadura se desarmaba todo y el astillero desaparecía.

Los carpinteros de ribera de Castro y de todo el Cantábrico supieron muy bien aprovechar las condiciones naturales de la costa. Ahora

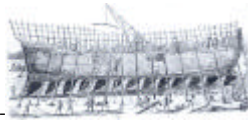






bien, y esta es otra cuestión que a veces se olvida en algunos estudios, no todas las zonas, ni mucho menos, eran aptas para levantar los tinglados de un astillero. Para facilitar el establecimiento de las gradas, andamios y la botadura final del barco, los astilleros necesitaban de suelos llanos, blandos y con una ligera pendiente en la orilla del agua. Requerían también de protecciones contra vientos y temporales. Espacios lo suficientemente extensos como para permitir el movimiento cómodo de los artesanos y poder levantar los cobertizos, serrerías y techados antes comentados. Tampoco era bueno que las gradas y elementos auxiliares estuviesen alejados de los cascos urbanos, pues era necesario abastecerse con agilidad de un considerable número de materias y objetos imprescindibles en el trabajo. Y, finalmente, obligado era buscar una buena orientación para que el ritmo del trabajo a babor y estribor fuese lo más sincronizado posible y secaran así a la vez las dos bandas del futuro navío. Pero, como ya hemos dicho y nunca





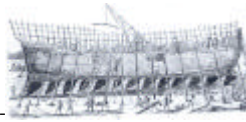
debemos olvidar: todo con unas estructuras provisionales; sin nada permanente.

Teniendo en cuenta todas estas circunstancias, la pregunta que tenemos que plantear es muy evidente: ¿Qué zonas de la costa castreña eran propicias para la construcción naval, y realmente dónde se instalaron los astilleros?

En teoría parece muy claro que la mejor zona era la playa y desembocadura de la ría de Brazomar. Probablemente allí se armaron buques de diferentes tamaños; pero lo cierto es que hasta el momento no se han encontrado documentos que lo señalen expresamente antes del siglo XIX. Es posible que el problema de los arenales de Brazomar fuese su relativa lejanía del centro urbano de la villa de Castro Urdiales.

Sí conocemos con seguridad que se labraron barcos en las proximidades de la Barrera y en la zona de El Sable en los alrededores de la actual plaza del Consistorio. Por los expedientes que hemos ido repasando antes,



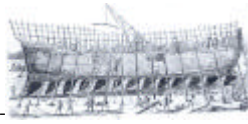


da la impresión de que el área mejor para instalar un astillero era la última. Es verdad que las extensiones de suelo potencialmente utilizables nunca fueron muy grandes; pero el terreno presentaba una buena y suave inclinación hasta la mar, con suelos blandos y arenosos. Sin embargo, la construcción de edificios públicos, plazas para mercado y muelles en las últimas décadas del siglo XV y primeras del XVI se debió convertir en un problema de calibre para la construcción naval.

También parece demostrado con los documentos en la mano que desde entonces y hasta más de mediados el siglo XVI la construcción se refugió en las proximidades de la Barrera. Bien pudiera ser que la alternancia de playones y rocas sólo permitiera levantar allí naves de poco tamaño y, sobre todo, que el gran problema para esta localización estuviese en los imprevistos golpes de mar. El viento Norte e incluso el Noroeste, máxime cuando el *Cay de Santa Ana* estaba en ruinas, produjeron más de un disgusto a los carpinteros de ribera. Por todo





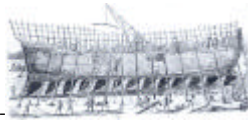


ello, cuando la embarcación a construir era ya de una nao o una pinaza de cierto porte, a partir de 1560 volvieron los astilleros a los alrededores de la Dársena. La razón parece evidente: además de los arenales más limpios de El Sable, los muelles norte y sur construidos a partir del año 1511 garantizaban una gran protección frente a los embates de la mar que no aparecía en ninguna otra zona de Castro.

Directa o indirectamente todos los documentos de posible utilización en esta cuestión ponen de manifiesto que, aunque en nuestra Villa se llegaron a construir algunas naos de considerable tamaño, la mayor parte de los navíos eran de mediano y pequeño porte, difícilmente por encima de los 30 toneles: zabras, pataches, pinazas, chalupas y pequeños esquifes o bateles.

Por otra parte, el acabado de todas estas naves requería de ciertos materiales de los que nuestra costa parece que en buena medida carecía. Hablamos de tablas de pino de buena calidad con las que hacer el forro final de los cascos; de alquitrán para que los calafates embreasen y tapasen las juntas;





estopa, jarcia y de lonas para confeccionar el velamen. Pues bien, de nuevo los protocolos notariales nos ofrecen una buena línea explicativa: la mayoría de todos estos productos llegaba a Castro Urdiales por vía marítima desde la costa de Bretaña<sup>14</sup>.

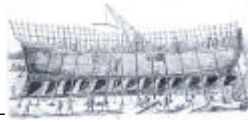
#### **4. 1650 – 1870: aniquilación del sector**

En el litoral cantábrico, la mayor parte de las investigaciones hasta ahora publicadas señalan a los siglos XVII y buena parte del XVIII como años en que el sector de la construcción naval conoció una profunda fase de depresión. También parece haber bastante coincidencia a la hora de enumerar las causas originarias del descalabro: la política imperialista de dominio europeo de la Corona española, traducida en este caso en continuos conflictos bélicos desde las últimas décadas del siglo XVI, con los consiguientes embargos, destrucciones de

---

<sup>14</sup> A.H.P.C., en los legajos 1695 y 1699 se pueden encontrar escrituras al respecto.



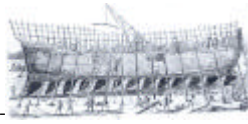


barcos y sangrantes levas de marinería. A todo ello se unirá enseguida una nítida disminución del tráfico mercantil por mar, la desaparición de las pesquerías trasatlánticas y una profunda crisis de larga duración en el sector pesquero de carácter costero.

Lo que acabamos de subrayar, aplicable a toda la cornisa norte, en la villa de Castro Urdiales adquirió tintes extremadamente negros. A partir de los años 1640/1650 la flota de barcos mercantes desapareció definitivamente. La vida económica se refugió casi completamente en las prácticas pesqueras, pero en niveles de auténtica miseria. Y la una política fiscal muy voraz de la Corona condujo a la ruina de las arcas municipales. Probablemente el mejor reflejo de esta profunda crisis se puede encontrar en el propio entramado portuario: el antiguo Cay y rompeolas de Santa Ana se desmoronó para siempre, con lo que barcos mercantes de cierto porte se quedaron sin protección; y el resto de los muelles entraron en una larga etapa de continuos deterioros, sin que apenas pudiesen ser parcheados.

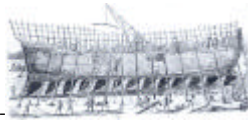






Suele ser muy normal en todas las fases de recesión económica, que ésta no afecte a todos los agentes por igual, y que aquellos lugares y zonas que mejor aguantan los malos tiempos recojan las migajas, concentrando la poca actividad sobreviviente. Toda esta formulación someramente presentada se cumplió a pies juntillas en el Cantábrico. La poca actividad transportista y comercial que quedó en el siglo XVII se aglutinó en algunos puertos, los mejor dotados, y sobre todo en el muy cercano a Castro Urdiales de Bilbao. Tampoco la crisis del sector de la construcción naval afectó a todos las villas por igual. La elaboración de navíos grandes y con dedicación militar, siempre con el tutelaje y orientación de la Monarquía, se refugió en los astilleros más activos de Zorroza, Guarnizo y El Ferrol. Todos aquellos puertos que en el siglo XVI aparecían como especializados en la construcción de buques para el transporte marítimo entraron en una gravísima crisis. Únicamente resistieron, caso de los vecinos y



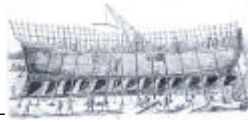


muy ligados a Castro puertos vizcaínos de Ondarroa, Lekeitio, Bermeo y Mundaka, aquellos cuyos astilleros se consagraron a elaborar naves pequeñas destinadas a la pesca y a lo sumo a barcos para un rudimentario tráfico de cabotaje.

Pero, y esto es lo más trascendental para nosotros, en Castro Urdiales, no es que asimismo podamos hablar de crisis, y de matizaciones de diferente calibre. La depresión aquí se convirtió en una auténtica aniquilación y desaparición de la construcción naval. Desde mediados del siglo XVII los carpinteros de ribera desaparecen de Castro. Seguramente, como contrastadamente se sabe de otros puertos cercanos, huyeron hacia los astilleros de Bilbao o se enrolaron en barcos de la Armada. Lo cierto es que hasta bien entrada la segunda mitad del siglo XIX la construcción de navíos es prácticamente inexistente en nuestra antigua Villa.

Únicamente subsistirán los llamados popularmente por los castreños *galafates*; una especie de humildes “carpinteros





remendones” que hacían un poco de todo: parcheaban, arreglaban, carenaban y calafateaban los barcos pesqueros en las riberas y terrenos que la Cofradía de pescadores de San Andrés poseía en la ría de Brazomar y, en las horas de bajamar dentro de la Dársena o en alguna de sus lengüetas y rampas.

Las *chalupas* y *pinazas*, desde el siglo XVIII *lanchas menores sardineras* y *lanchas mayores besugueras* y *boniteras*, siempre necesarias en mayor o menor medida a los pescadores, serán adquiridas en exclusiva en los astilleros de Bermeo, Mundaka, Lekeitio y Ondarroa hasta el año 1873. Un revelador informe elaborado por el Ayudante de Marina en el año 1857, certifica que no existían, y desde hacía muchísimos años, astilleros en la Villa, y que a lo sumo los galafates algunas veces construían pequeños botes o bateles en la orilla de los arenales de la Barrera<sup>15</sup>.

---

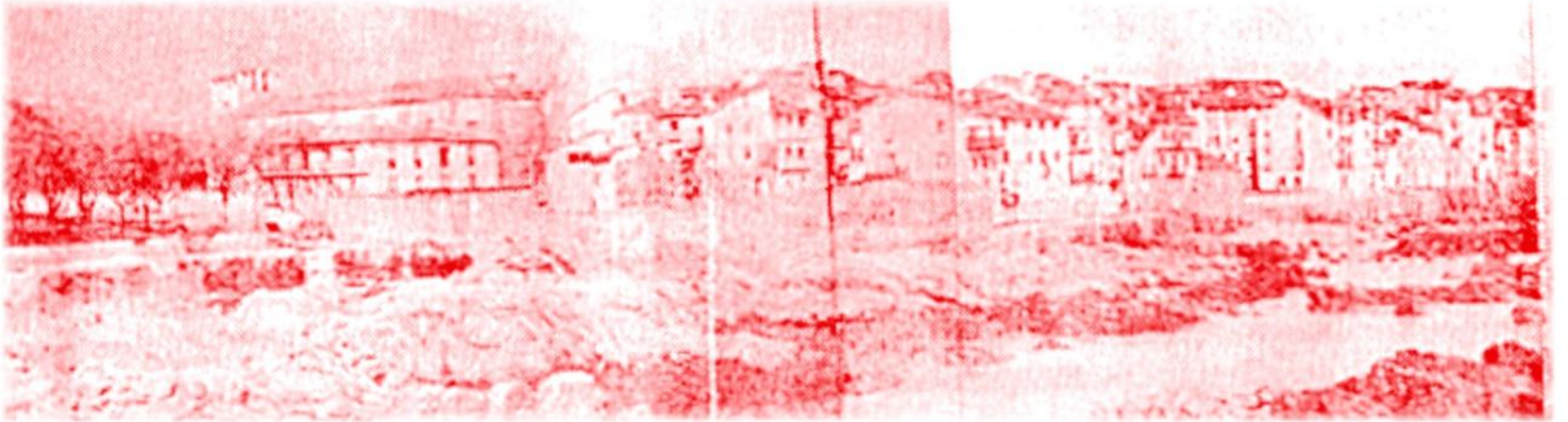
<sup>15</sup> Archivo Capitanía Marítima de Castro Urdiales (en adelante A.C.M.C.U.), Borrador de correspondencia, años 1845 – 1860.







**Aquí, antes ya de que se construyeran algunos de los edificios y buena parte de los muelles y diques de contención, se construían barcos de tipología muy variada.**



**En las proximidades de los pequeños arenales de La Barrera los galafates  
castreños montaron durante  
cientos de años numerosas gradas en las que  
elaboraban todo  
tipo de embarcaciones**



**A punto de ser construido el muelle y paseo de Ocharan,  
las fotografías de finales del siglo XIX aún dejan ver entre las rocas amplios  
playones en otros  
tiempos muchas veces utilizados para armas naves**

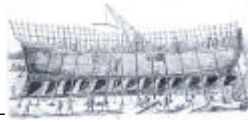




**La construcción de los muelles que conforman la actual Dársena a principios del siglo XVI por el cantero guipuzcoano Miguel Santra Celaya, supuso en buena parte el inicio de la expulsión de los carpinteros hacia otras zonas del municipio. Empezaba a faltar espacio para trabajar**



**Panorámica de la Playa hacia el año 1875.  
Puede apreciarse perfectamente  
el amplísimo arenal entonces existente y  
la profunda penetración de las aguas hacia el interior**



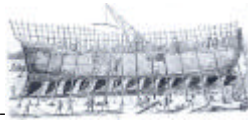
## 5. La actividad reaparece, 1873

Dejando a un lado, pues realmente es “otra historia”, a la construcción de buques de mediano y gran porte, primero todavía de madera y luego de cascos metálicos y desplazamiento a motor, los pocos estudios hasta ahora realizados demuestran que aproximadamente a partir de los años 1840/1850 en el litoral cantábrico, y de forma muy evidente en el País Vasco, la elaboración de barcos con destino a las faenas pesqueras conoció un verdadero renacer y probablemente una de sus etapas más brillantes.

Las variables explicativas que se han manejado para entender las razones de tal reactivación han sido múltiples: medidas gubernamentales de carácter más proteccionista, aparición de novedades técnicas, y , en el caso vasco, el traslado de las aduanas desde el interior a la costa. Pero, sin duda, el gran pilar del renacer constructor hay que buscarlo en los progresos y modernización del sector pesquero, después de varios siglos de casi completa postración.







Lo que acabamos de formular es perfectamente aplicable al puerto de Castro Urdiales. Sin embargo, en nuestro caso deben introducirse importantes matizaciones. Y es que en realidad el castreño fue un caso especial: casi de forma repentina, hacia el año 1873, después de más de dos siglos sin actividad, los astilleros y los carpinteros de ribera especializados reaparecieron casi de forma fulgurante.

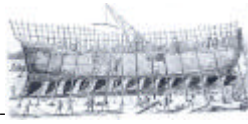
Ya en los últimos años del siglo XVIII, y más claramente en la primera parte de la centuria del siguiente, la actividad pesquera de Castro Urdiales empezó a remontar el vuelo y a entrar en una fase de clara expansión<sup>16</sup>. Se trata de un proceso encadenado, en el que nuevas realidades provocaban cambios en otras, y a la vez éstas incentivaban transformaciones en las originarias.

Las comunicaciones con el interior castellano y el valle del Ebro, tan malas y rudimentarias desde época medieval,

---

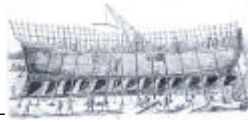
<sup>16</sup> Ojeda San Miguel, R., *Pescadores de Castro Urdiales ...*, ob. cit.





mejoraron ahora gracias a la construcción de nuevas rutas camineras, especialmente visible en la fábrica del camino de Bercedo. Amparados en estos adelantos, aunque fuera con cuentagotas, los arrieros que llegaban a Castro en busca de pescado fresco, salado y en escabeche cada vez fueron más numerosos. A su vez, primero las escabecherías y luego las modernas industrias de conservas, progresaron tanto que en pocas décadas el puerto de Castro Urdiales se convirtió en uno de los más punteros del Cantábrico en lo que se refiere al sector de las conservas de pescado. Fabricantes que no solamente aprovecharán el aumento de la demanda, además supieron beneficiarse muy bien de las medidas cada vez más claramente liberalizadoras del nuevo Estado liberal y burgués español; sin perder de vista tampoco que muchos llegaron huyendo de los conflictos carlistas en el País Vasco, allí especialmente virulentos y del enrocamiento de muchas de las cofradías de pescadores.



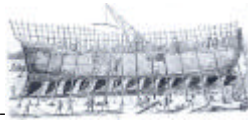


El sector pesquero castreño tuvo también que empezar a responder a este aumento de la demanda provocada por la mayor presencia en los muelles y en la Venta de arrieros y fabricantes. Al principio con barcos y métodos tradicionales. Pero, llegó un momento en que no fue suficiente, y los propios fabricantes de conservas incentivaron la modernización de la pesca. Comenzaron, muy claramente a partir de los años 1845/1855, a introducirse métodos de pesca nuevos, entre los que destacaba la traña y cerco para sardinas y anchoas.

En otras épocas la Cofradía de San Andrés nunca hubiera permitido, con el ordenamiento gremial en la mano y con el espíritu corporativista y conservacionista en materia de pesca herencia de muchos siglos, estos cambios. Pero, la nueva situación política e institucional del País, con saltos hacia delante y hacia atrás según épocas, y la acción gubernamental fueron poco a poco recortando las atribuciones y poderes de los viejos gremios de pescadores. En este ambiente es fácil comprender que, pese a que





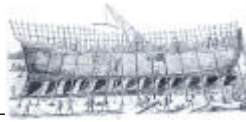


lo intentó machaconamente, el cabildo de San Andrés no se pudo oponer a los cambios. Y visiblemente desde el año 1855 nuevos sistemas de pesca, nuevas figuras de pescadores y hasta nuevos tipos de barcos empezaron a transformar profundamente la imagen de la dársena castreña.

Trasmallos, trañas y cercos dieron la señal de salida para que el puerto se llenara de botes, botrinos y traineras. Además, después de las desastrosas guerras carlistas también hubo necesidad de renovar la antigua flota de lanchas mayores dedicadas a la pesca de besugos y bonitos. En definitiva, la expansión y modernización técnica del sector pesquero castreño implicó una fuerte demanda de barcos nuevos. Algo que al final fue la mecha que posibilitó el resurgimiento de la construcción naval de cierto calibre.

Como en épocas pasadas los pescadores, ahora con una intensidad impresionante, encargaban y compraban barcos en los astilleros de Ondarroa, Bermeo y Lekeitio. Pero, conscientes algunos de los artesanos de aquellos puertos de que en Castro estaba



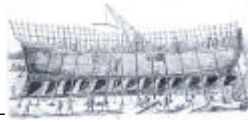


umentando notablemente la demanda de barcos, optaron finalmente por venir e instalarse aquí. Así fue como la actividad reapareció en Castro Urdiales. El bermeano Javier Laca abrió su taller hacia el año 1873. Un poco más tarde, esta vez desde Ondarroat, llegó Tomás Usín. A comienzos de la segunda década del siglo XX vino un miembro de la legendaria familia de carpinteros de ribera y oriunda de Mundaka : Domingo Mendieta. Y, por último, formado en el taller de Gabino Achurra de Santurce, David García llegó en el año 1914.

## **6. Renacer muy localizado: Brazomar**

En más de una ocasión se ha señalado en páginas anteriores que los astilleros tradicionales constituían una simple zona de trabajo alrededor de las gradas, y que, casi como nómadas, los carpinteros de ribera acabado el trabajo de compostura de un barco, desarmaban todo el montaje. Pues bien, en toda la costa vasca y prácticamente en el resto del litoral cantábrico, los astilleros que surgen desde mediados del siglo XIX lo harán con un cambio sustancial: se





convierten en establecimientos algo más complejos y dotados de edificaciones e infraestructuras fijas. En acertadas palabras de Moraza, “(...) pequeños talleres que ya podemos definir como astilleros, en la concepción actual de la palabra como edificio y no como un espacio de obraje”<sup>17</sup>. No es que estos pequeños astilleros dedicados a la elaboración de pesca alcanzasen una sofisticación organizativa y espacial al modo de una industria; simplemente se reducen a sencillas tejavanas y barracones, pero ahora ya con ubicación fija.

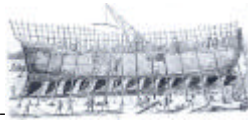
Como era de esperar, los carpinteros vizcaínos que vinieron a Castro trajeron consigo este nuevo modelo de establecimiento. El nomadeo del trabajo había acabado; sin embargo, al igual que en otros tiempos seguía siendo totalmente necesario que las gradas estuviesen izadas en zonas llanas, terrenos blandos, en arenales, y con suaves y protegidas pendientes hasta la orilla del agua. En Castro Urdiales, a la altura del año 1870, el único espacio que

---

<sup>17</sup> Moraza Barca, A., Estudio histórico del puerto de Ondarroa, Vitoria 2000, p. 260.







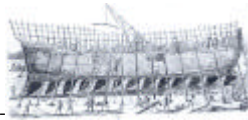
quedaba con todas estas características era el de Brazomar, en los alrededores de la desembocadura de la ría. El crecimiento del casco urbano, de las calles y plazas públicas y las delimitaciones portuarias, hacían ya imposible volver a levantar, y más de una forma fija, astilleros en la Barrera o en los alrededores de la Dársena. No resulta, por tanto, nada raro que los nuevos astilleros castreños se erijan en Brazomar, única zona del municipio que aún estaba casi en estado de salvaje naturaleza.

Con muy grandes diferencia con respecto a la actualidad, en el siglo XIX la conocida como zona de Brazomar se articulaba en torno a la desembocadura del río, dotada de amplios arenales en la playa, extensos fangales y marismas regadas por un buen número de pequeños arroyos y torrenteras. Dice Luciano Prada, sin lugar a dudas el mejor conocedor y estudioso de esta parte de Castro, de forma muy ilustrativa: “El río tenía curso variable y en bajamar se partía el arenal en dos playas, parecido a lo que hacía el Agüera y la mayoría de los ríos cuando llegan al Cantábrico”<sup>18</sup>. En la desembocadura

---

<sup>18</sup> Prada, L., La Ilustración de Castro, enero de 2000.





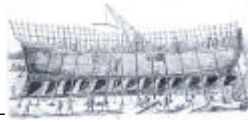
tenía el río prácticamente una anchura de 500 metros. Las aguas llegaban sin dificultad en pleamar hasta Isla, rayando ya con la jurisdicción de la Junta de Sámamo. Con marea era perfectamente navegable para los barcos venaqueros que surtían de mineral a las ferrerías cercanas hasta las “Campas de San Pelayo”. Estamos hablando de un terreno con una altitud bastante más baja que la del casco urbano de Castro, aproximadamente 2,80 metros menos sobre el nivel del mar<sup>19</sup>.

Hasta el año 1829 esta enorme balsa únicamente se podía cruzar por dos lugares. Un camino que desde la Villa salía por la Puerta de la Barrera, cruzaba las marismas por un puente erigido en las orillas de San Pelayo y Portugal, para luego seguir en dirección a Otañes y Valmaseda por el pequeño alto de La Loma. Tal como se puede apreciar en un buen número de fotografías de finales del siglo XIX, muy cerca de este puente, y también próximo a la

---

<sup>19</sup> Prada, L., “En tomo al antiguo estuario del río Brazomar”, serie de artículos publicados en La Ilustración de Castro en el año 1987.





desaparecida ermita de San Pelayo, se levantaba un viejo arco de piedra de posible origen medieval, denominado en tiempos pasados como “la Puerta de la Villa”; seguramente símbolo jurisdiccional y punto de control fiscal<sup>20</sup>.

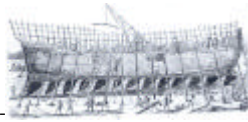
El otro cruce de las marismas de Brazomar resultaba más humilde: un viejo camino y senda atravesaba el río por un viejo puente de piedra de dos ojos a la altura de lo que luego se conocerá popularmente por la barriada de Astillero. Este pequeño puente fue destruido por las tropas británicas en tiempos de la guerra de la Independencia, y luego recompuesto muy precariamente con tablones de madera.

Por los mismos años en que hemos situado el dibujo anterior comenzó a construirse el nuevo camino de Bercedo. También se diseñó atravesando las balsas y el río de Brazomar. Después de realizar unos pocos

---

<sup>20</sup> Ibidem, el lugar se denominaba asimismo “El Cristo”, y estaba justo a la entrada de la campa de San Pelayo.





rellenos en el área cercana a la “Puerta de la Villa” y “El Cristo”, un nuevo puente contiguo a la campa de San Antonio sirvió para agilizar el tránsito de una a otra orilla. Un cuarto siglo más tarde, aproximadamente en los años centrales del siglo XIX, a fin de que el viejo camino de la costa entoncara más longitudinalmente con el nuevo de Bercedo, se acometió una obra de remodelación que ya empezó a afectar de lleno a los fangales y marismas: con un cambio de trayecto, el camino atravesó la zona construyendo un relleno estrecho de unos 300 metros de longitud y protegido con paredones de cierta envergadura en los lados.

## **7. Astilleros de Brazomar**

A pesar de los pequeños rellenos provocados por el trazado del camino de Bercedo y de que, al dar el tajo que acabamos de ver, en buena medida la conocida como zona de Chinchapapa se fue colmatando artificialmente para transformarse en campos de cultivo y área habitada, cuando llegaron







**Vista, en primer término, a comienzos del siglo XX,  
de toda la zona de Brazomar.  
Todavía la mano del hombre  
casi no había empezado a transformar la Naturaleza**



## **Camino y puerta de "El Cristo" en Brazomar**



**Brazomar: Arco de la Villa**



**Resultados de la voladura del puente de Brazosmar  
en la última Guerra Civil**



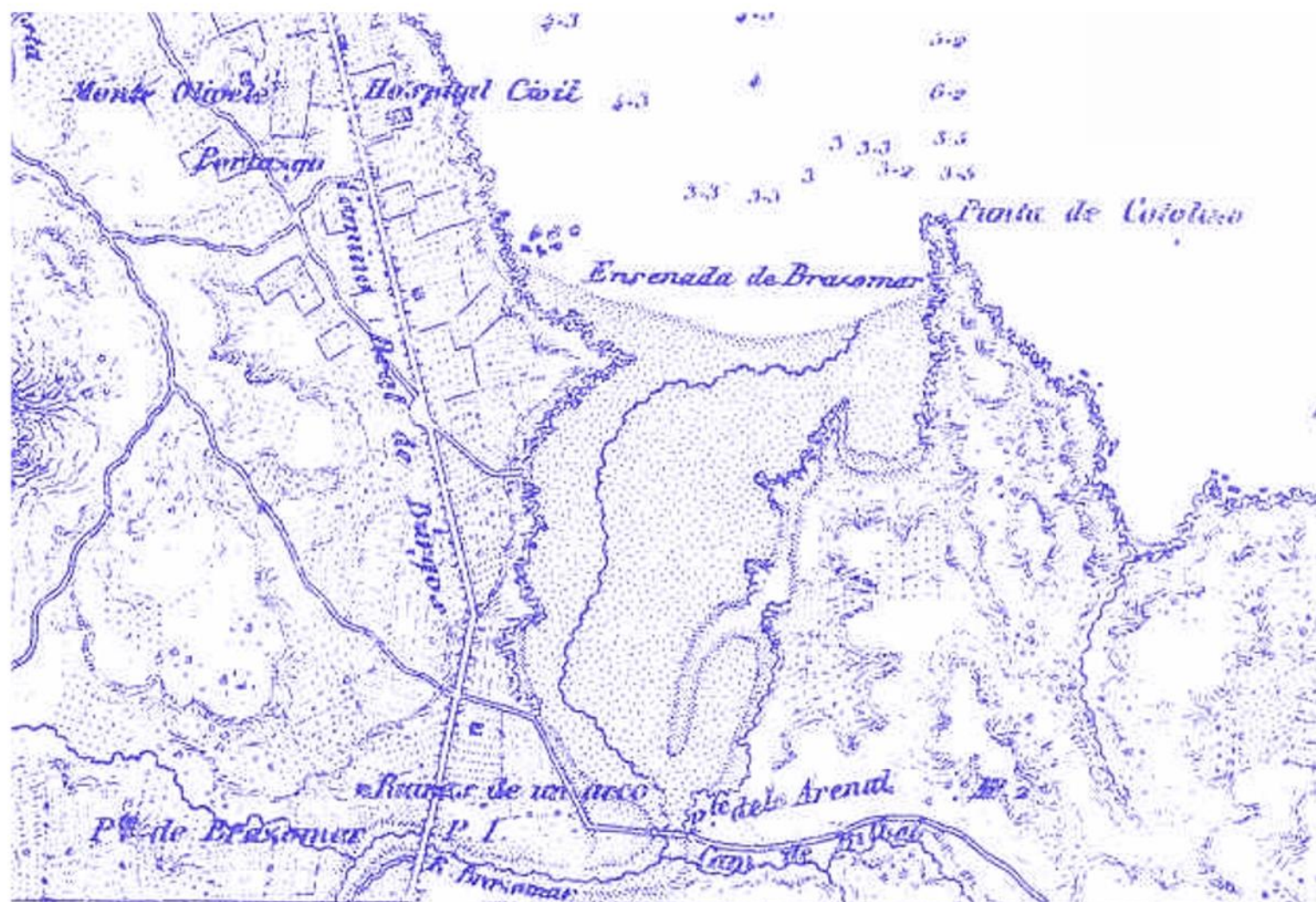


**La Playa y marismas de Brazomar  
en las primeras décadas del siglo XIX.  
Plano del ingeniero militar Mathe**



**Con el edificio de Los Chopos en primer término,  
la enorme lengua de mar  
que entraba desde la playa**





**Plano de C. Coello: a mediados del siglo XIX  
el curso del río, en su desembocadura,  
casi mediaba sobre la playa**

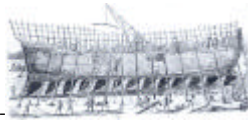


**Bañistas en los tiempos en que  
la playa de Brazomar estaba aún casi sin tocar**





**Castro Urdiales, año 1885:  
detalle en plano del área de Brazomar**



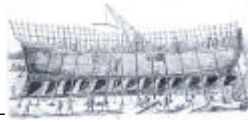
los carpinteros de ribera vizcaínos a reanudar una actividad prácticamente olvidada, se encontraron aún con la desembocadura del Brazomar prácticamente en estado salvaje y virgen.

### **7.1. Astillero de Laca**

Es muy probable que Javier Laca, como ya conocemos, el primer artesano vasco en reanudar la construcción naval en Castro Urdiales, llegara hacia los años 1869/1870. Para 1873 es seguro que ya había levantado su astillero y comenzado a trabajar en una pequeña superficie muy cercana al actual parque de Chinchapapa. Prácticamente en el mismo sitio enl que más tarde se construyó la escuela de Brazomar. Si hacemos un ejercicio de cartografía rudimentaria con referencia al actual plano de Castro, el astillero estuvo, metros arriba o abajo, en la intersección de la actual calle Salce con el paseo Ocharan Mazas.

El astillero de Laca llegó a contar con dos barracones y hasta tres gradas. En el año





1903 pasó a manos de Domingo Mendieta, otro de los más relevantes carpinteros vizcaínos llegados a nuestra entonces Villa; esta vez desde los talleres que su familia tenía en Lekeitio. Parece ser que Mendieta, si hacemos caso a la prensa de la época, dos años más tarde sometió al astillero a algunas pequeñas obras de ampliación y modernización: “Siguen muy adelantados los trabajos del nuevo taller que para hacer embarcaciones está construyendo en la ribera de Brazomar el conocido maestro don Domingo Mendieta./ Dicho taller se construye con arreglo a los adelantos modernos y en breve dará principio en él la construcción de varias embarcaciones para los pescadores de este puerto./ Como según parece, se trata de fomentar en este puerto la industria pesquera, es de esperar que el señor Mendieta hallará la justa compensación de los sacrificios que se impone para montar en este puerto sus grandes talleres de construcción”,<sup>21</sup>.

Después de poco más de una década, posiblemente desilusionado al no haber

---

<sup>21</sup> La Ilustración de Castro, n.º. 314, 28 de enero, 1905.



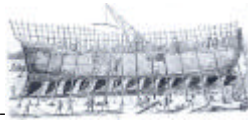


alcanzado las perspectivas iniciales, Domingo Mendieta regresó a Lekeitio en el año 1914. Y el astillero paso a manos del maestro David García, en este nuevo caso formado en los entonces muy reputados talleres de Achurra en Santurce. Siguió activo el astillero hasta el año 1919, cuando, como más adelante comprobaremos, las obras de canalización del río obligaron a David García a buscar una nueva ubicación.

Los carpinteros que aquí trabajaron hicieron prácticamente de todo. Sin embargo, después de la consulta sistemática de los listados de embarcaciones de la Ayudantía de Marina, parece claro que Javier Laca adquirió más prestigio entre los pescadores de Castro construyendo traineras. Mendieta llegó a ser un consumado maestro en el diseño y elaboración de lanchas mayores y lanchones besugeros y en acoplar los primeros motores de explosión a pequeñas embarcaciones de formas tradicionales. David García, aunque con el tiempo y en otro lugar hará muchas más cosas, en sus primeros años su gran especialidad estuvo en los botes y botrinos.







## 7.2. Astillero de Usín

Tomás Usín, junto con Javier Laca, uno de los pioneros carpinteros que hicieron renacer casi de la nada la construcción naval en Castro, llegó hacia el año 1880 procedente de Ondarroa. Levantó su astillero casi frente a Laca, pero en la otra orilla del río; junto al rudimentario puente de travesaños de madera ya conocido por nosotros.

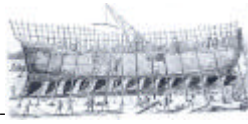
Gradas, cobertizos y una vivienda, que enseguida dieron lugar a una pequeña barriada conocida hasta hoy con la ilustrativa denominación de “Astillero”. En el taller trasero a la casa trabajó Usín hasta que el astillero pasó a manos de su yerno Lorenzo Letamendía.

De ser cierto lo que apunta Prada<sup>22</sup>, en una finca conocida como “Los Chopos”, en la orilla derecha del río Brazomar y en los terrenos que con el paso de los años ocupó el campo de fútbol de Riomar, algunos

---

<sup>22</sup> Prada, L., La construcción naval en Castro, La Ilustración de Castro, 1985.





galafates, caso de Suárez y Letamendia, llegaron también a fabricar botes y otras pequeñas embarcaciones, pero esta vez con un carácter muy discontinuo.

## 8. Astilleros y oficio

Aunque ya estables y fijos, si comparamos los astilleros castreños del último tercio del siglo XIX y primera décadas del XX con los existentes en las localidades costeras vascas con mayor tradición en la construcción naval (Bermeo, Lekeitio, Ondarroa o Zumaya), lo cierto es que los nuestros siempre fueron más pequeños y peor dotados de recursos técnicos. Una, dos o tres pequeñísimas gradas sin tejavana de protección. Uno o dos barracones que funcionaban como almacén y taller para confeccionar las piezas de madera, usando sierras, cepilladoras y quizá alguna regruesadora. Elevadores o pequeñas grúas para instalar las piezas más incómodas del barco. Y, sobre todo, abundantes herramientas de carácter artesanal y manual: mazos, martillos, azuelas, cepillos, garlopas, gubias, berbiqués, barrenos, trinchas...





**1. - Astillero de Brazomar,  
erigido por el vasco Javier Laca  
a comienzos de la década de 1870**





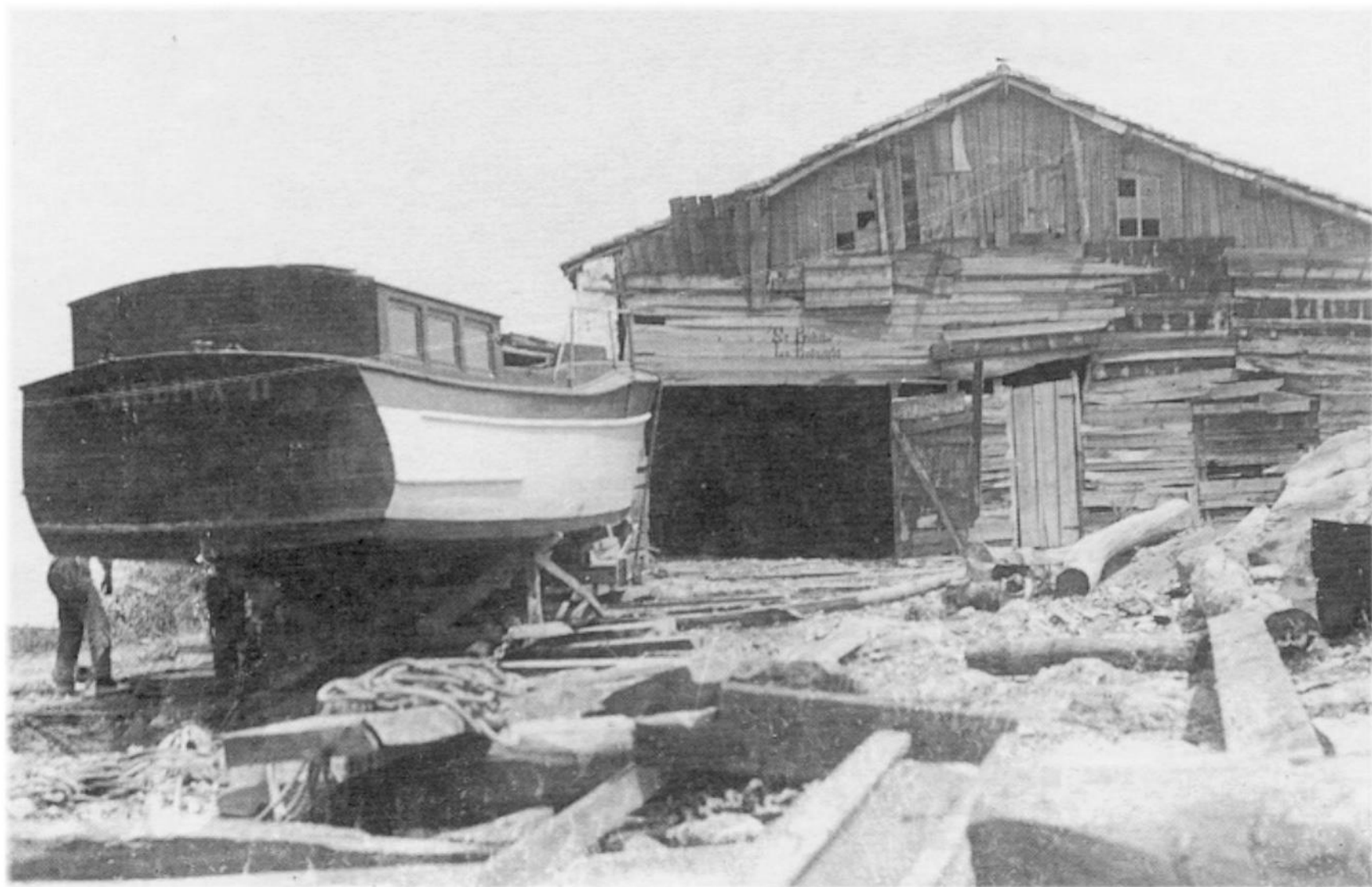
## **1. Astillero de Laca**

**2. Astillero y barriada del mismo nombre levantados por Tomás Usín**





- 1. Astillero de Laca, luego ocupado por Domingo Mendieta y David García**
- 2. Barriada de Astillero (Tomás Usín)**
- 3. Astillero levantado por David García**



**Astillero de David García: barracón,  
gradas y lancha de recreo poco antes de la botadura**





**Gradas y barracones del astillero  
fundado por Javier Laca**



**Astillero de Laca, Mendieta y García**

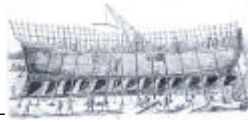




## **Astillero de David García**



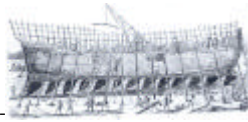
**Trainera junto al astillero de Tomás Usín**



Sin apenas concesiones a maquinaria de carácter industrial, en el trabajo de construcción de barcos pequeños, como en otros tiempos, seguía siendo fundamental la pericia de los propios artesanos. Sabían y hacían de todo: seleccionaban árboles en los montes, aserraban las piezas, formaban y forraban los cascos, calafateaban las juntas e incluso dirigían la delicada operación de la botadura de las embarcaciones. Y, lo más difícil, diseñaban la obra.

Ni que decir tiene, no existía entonces nada parecido a escuelas de formación profesional. El oficio se aprendía a través de dos modalidades auténticamente milenarias: bien los conocimientos pasaban de padres a hijos, constituyendo verdaderas sagas familiares de carpinteros de ribera; o bien, con 12 o 14 años se entraba de aprendiz en el astillero, para ir subiendo con el tiempo en el escalafón y, al final, independizarse y montar otro taller, o quizá heredar el del maestro. Tampoco fue raro, aunque mucho menos habitual, que algunos carpinteros formados en la elaboración clásica de objetos de





madera y muebles acabaran entrando en el mundo de la construcción naval.

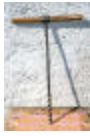
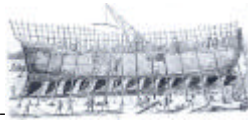
Por supuesto, en estos pequeños establecimientos no se hacían los barcos en serie o de forma estandarizada. Aunque cada artesano tenía su impronta, su forma peculiar de hacer las cosas, y una tradición común en todo el Cantábrico, los carpinteros hacían los diseños después de oír el encargo y las preferencias de los pescadores, recogiendo las necesidades y preferencias de cada uno. El criterio básico de diseño era prácticamente el mismo que en siglos anteriores: “eslora tres veces la anchura y quilla el doble”.

Lo primero que hacían los carpinteros era construir una maqueta del barco, bien completa o de la mitad del caso. A ojo, valiéndose de la experiencia acumulada, tallaban en un trozo de madera el caso, la mayor parte de las veces a escala de 1/20. Hacían lo mismo con otras partes en diferentes tablas.

Acto seguido, con las piezas a escala contorneaban sus respectivos perfiles con un



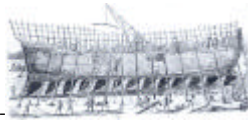




lápiz sobre un papel o cartón, para conseguir, y no siempre, un rudimentario plano del barco a fabricar. Luego, en una gran tabla de dimensiones similares a las del barco se hacían los dibujos de cada una de las piezas a tamaño real. Los dibujos se transformaban en plantillas y comenzaba la elaboración propiamente dicha de las piezas.

La obra real comenzaba con el montaje de la quilla. A ser posible se hacía con un único madero de gran longitud y suficiente grosor. Si no era posible encontrar árboles con la suficiencia largura, los carpinteros se valían de dos maderos ensamblados con grandes tornillos pasantes. Confeccionada y colocada la quilla sobre las gradas se daba entonces forma a la proa con la colocación de la roda, y a la popa con el codaste. A continuación abordaban la disposición de las cuadernas claveteándolas a la quilla. Hecha así la forma sustancial del esqueleto del barco, se acoplaban el resto de las piezas: bragueras, sobrequilla, baos, durmientes, barraganetes y trancañiles. Las uniones se llevaban a cabo a base de clavos y tornillos pasantes.



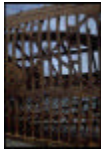
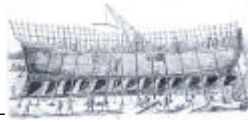


Acabado completamente el esqueleto de madera, venía la delicada operación del forro. Obligando a las tablas a curvarse con cuñas y sargentos, se iban claveteando longitudinalmente sobre el costillaje comenzando siempre por la parte más alta. Por último, la embarcación se impermeabilizaba totalmente con el calafateado: cierre de las juntas con estopa y a veces con masilla, y una buena capa de galipó.

Las maderas en buen número de casos tenían que tratarse previamente al trabajo y colocación. Meses antes de empezar a trabajar, la madera de roble se ponía a remojo para aminorar el peligro de putrefacción. Las tablas del forro que iban a ir colocadas en las complicadas zonas de la popa y proa se solían cocer para que una vez ablandadas se adaptaran mejor a la curvaturas.

Calafateado y a veces pintado el barco, el último trabajo del carpintero de ribera era el de la botadura. Si el tamaño era pequeño, los mismos maestros con la lógica ayuda de



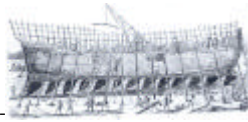


oficiales y aprendices empujaban el barco hasta el agua. Pero si el volumen y peso resultaba ya considerable, había que hacer un arrastre con la fuerza de una yunta de bueyes.

### **9. Carenas y varaderos de la cofradía de San Andrés en Brazomar**

Conocemos con mucha garantía que, al menos desde el siglo XV, el cabildo y cofradía de mareantes y navegantes de San Andrés solía llevar sus barcos a carenar y a invernarse a Brazomar. Al igual que los barcos venaqueros que abastecían a la ferrerías y que los astilleros surgidos desde el año 1873, los pescadores castreños supieron aprovechar muy bien la navegabilidad del río hasta el barrio de Isla, la tranquilidad que las orillas y arenales proporcionaban frente a los temporales de la mar, y la blandura y la suavidad de pendientes para poder arrastrar sin mucho esfuerzo y varar las embarcaciones.



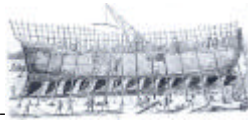


Casi justo al final del trayecto navegable, los de San Andrés tenían en propiedad algunos terrenos y carenas. Con ellos se garantizaban sin ningún tipo de problemas los aprovechamientos antes comentados. Estaban muy cerca del camino de Valverde, junto a los muros de un antiguo muelle en el que descargaban el mineral de Somorrostro pataches y quechemarines. Luciano Prada comenta haber oído a los más viejos de Brazomar que en la orilla de Chinchapapa, aproximadamente en la desembocadura del arroyo de Valverde, se hallaban enterrados algunos de los muros del muelle. Incluso había quien manifestaba haber llegado a ver grandes estacas de amarre clavadas en el suelo y hasta algunos argollones de hierro.

No cabe ninguna duda, aquella fue una zona de auténtica actividad portuaria. Movimiento que a buen seguro se potenció con la cercana presencia de los astilleros fundados por Javier Laca y Tomás Usín. Los artesanos y ayudantes, aprovechando la cercanía del varadero de la Cofradía, acudían, seguro, a realizar todo tipo de limpiezas y arreglos en las naves.





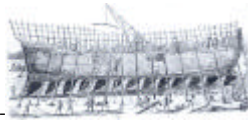


Como enseguida veremos, la canalización del río y los rellenos de la balsa de Brazomar acabaron cambiando las cosas y la bonanza de la zona como refugio de barcos pesqueros desapareció definitivamente. Pero, todavía a principios del siglo XX era muy utilizada, aunque ya con algunos problemas. La Ilustración de Castro publicaba, a modo de pequeña noticia, en el año 1908: “El fuerte temporal de estos días ha causado algunos destrozos. El viernes último por la tarde la riada arrastró un lancha que tenía en el dique de Brazomar don Gabriel Gorriarán, la cual se hizo pedazos contra las rocas de Cotolino”<sup>23</sup>. Parece que los rellenos y cambios de trayecto provocaban una peligrosa angostura en el río sobre todo en caso de fuertes riadas. Incluso la navegación se volvió más peligrosa. En el año 1903, en un informe enviado a sus superiores y a la Comisión nacional de faros, el Ayudante de Marina decía: “*Debo también indicar a V.S. que (...) en la entrada del canal que conduce al río de Brazo Mar, en el que existen (...) nueve carenas y varan en invierno las*

---

<sup>23</sup> La Ilustración de Castro, n.º. 491, 21 de junio, 1908.





*embarcaciones de la gente pescadora, por las obras del puerto se ha abierto otra que es muy peligrosa por las muchas rocas que en ella existen, por lo que conviene con celeridad el franquearla volando aquellas”<sup>24</sup>. Unos años después, en 1909, el Ayudante consiguió que la Comisión de faros colocara la ayuda estimable de una luz blanca en las cercanías de Cotolino<sup>25</sup>.*

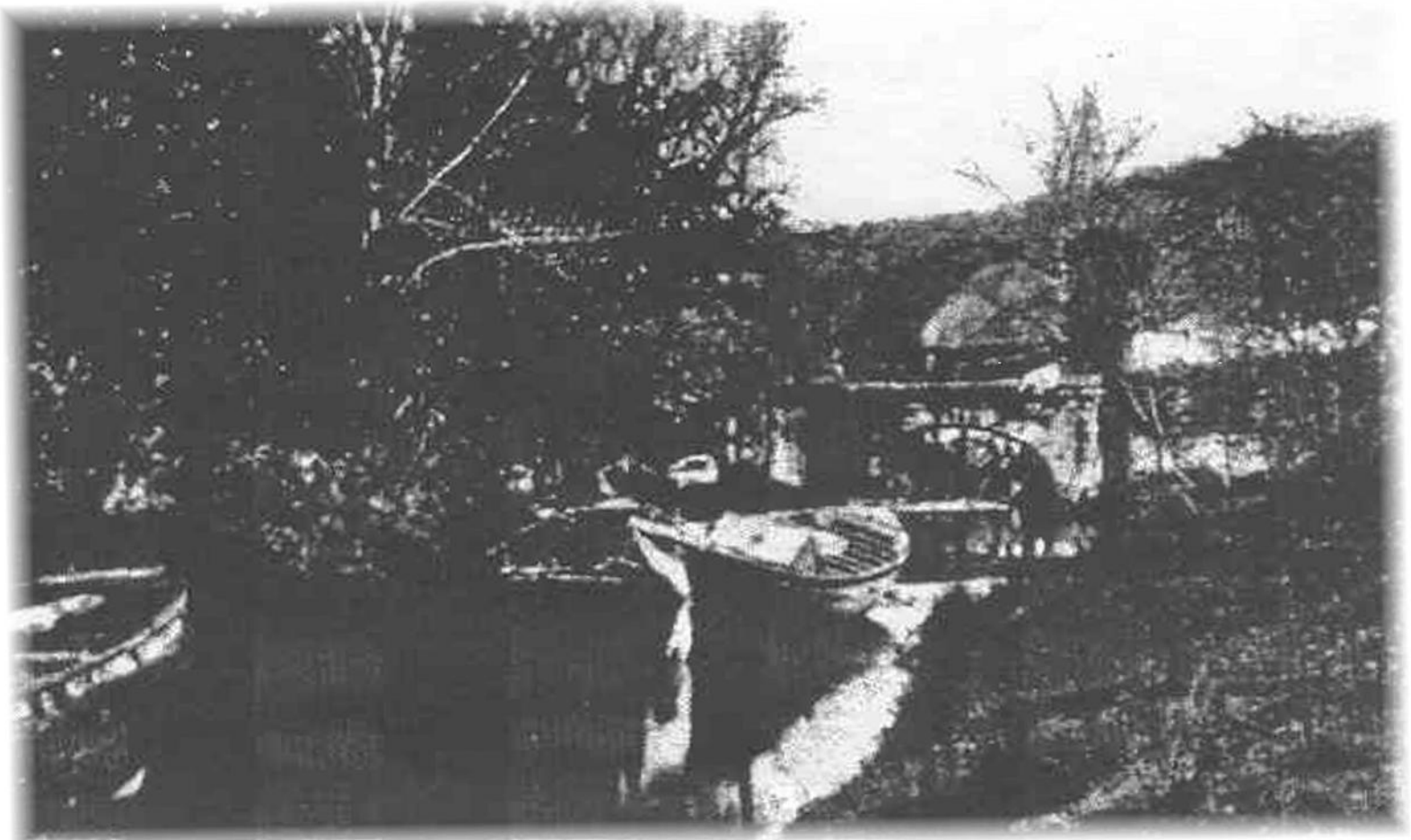
Poco después, especialmente visible a partir de 1920, las rampas varaderos construidos entre San Guillén y el peñón de Santa Ana y la progresiva urbanización y rellenos, significarán el final de la presencia centenaria de los barcos pesqueros en Brazomar.

---

<sup>24</sup> A.C.M.C.U., Registro de salida (1 de abril 1900 a 27 de agosto 1904), informe, 24 de julio, 1903.

<sup>25</sup> A.C.M.C.U., Correspondencia oficial, registro de salida (1907-1909), informe, 11 de diciembre, 1909.



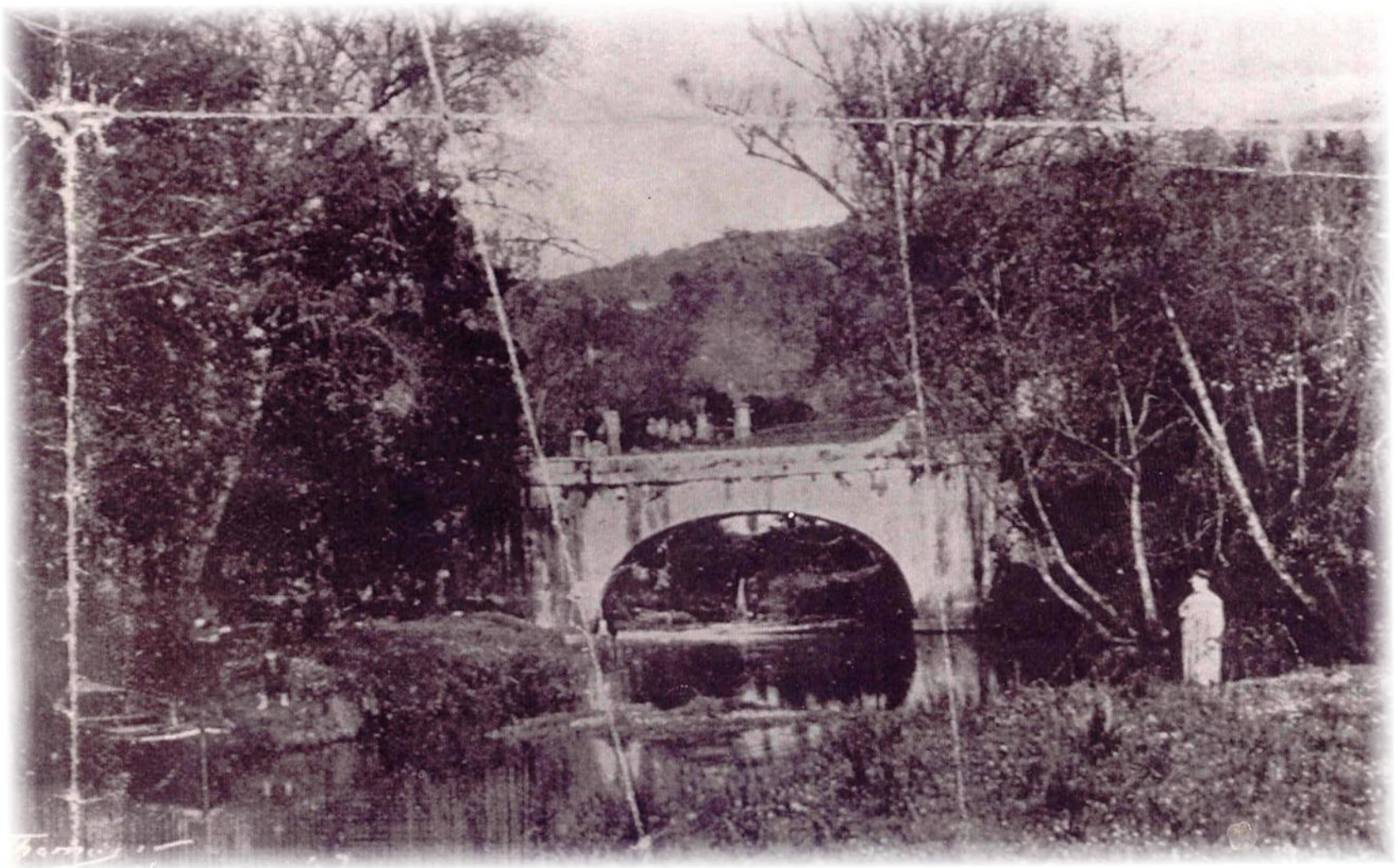


## **Barcos de la Cofradía de San Andrés refugiados en Brazomar**



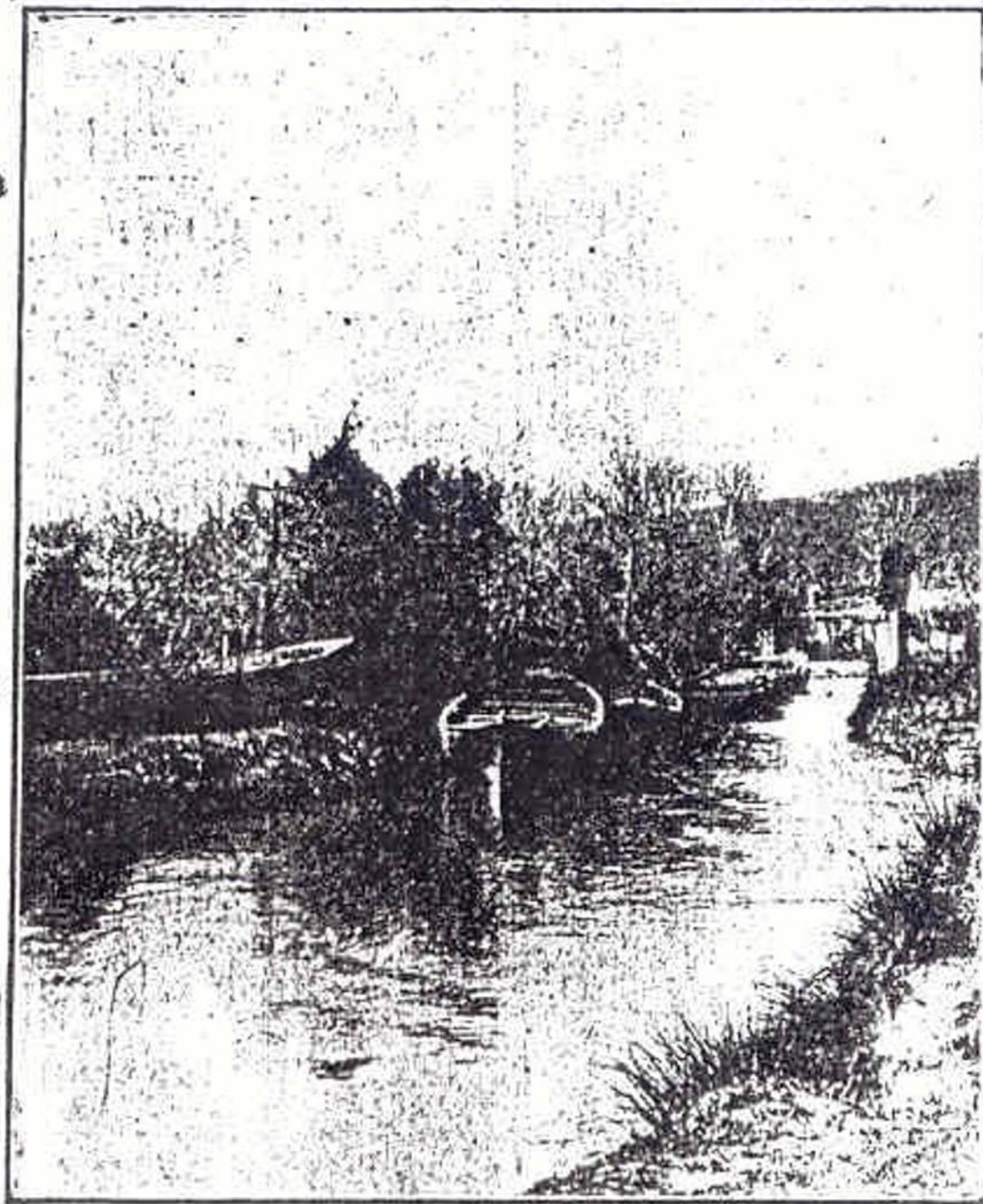
**Tras el puente de Brazomar,  
aún a comienzos del siglo XX se veían barcos de pesca  
esperando carena y arreglos**



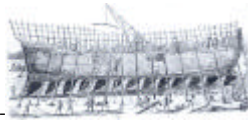


## **Barcos en la ría de Brazomar**





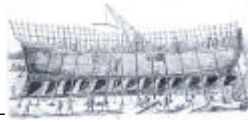
**Varados y en la calma de la ría:  
barcos de pesca castreños**



## **10. Las obras en Brazomar comienzan a expulsar a los carpinteros de ribera**

Es cierto que cuando los carpinteros de ribera arribaron otra vez a Castro Urdiales para retomar la perdida construcción naval, se encontraron con la gran ventaja de poder montar astilleros en las orillas de una ría casi en estado natural. Pero, desgraciadamente para ellos, aquella situación no duró mucho. Escasamente 20 o 25 años. Guillermo Pozzi, contratista oficial de las obras de ampliación y mejora del puerto, empezó a construir en el año 1893 una pequeña línea de ferrocarril atravesando la playa. El objetivo era llevar piedras y arena, desde las canteras abiertas en Cotolino, hasta los talleres centrales de la empresa concesionaria en el mismo caso urbano. Para que las vagonetas y locomotoras pasaran sin problemas por los arenales y marismas fue necesario hacer un





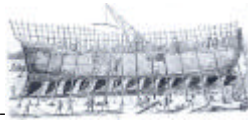
relleno con un muro de aproximadamente cuatro metros de anchura. Quedaba cerrado así y cortado buena parte del hasta entonces enorme arenal.

Muy poco después, en concreto en el año 1897, aprovechando estas primeras obras, el Ayuntamiento comenzó a planificar una reestructuración integral de toda la zona desde el punto de vista urbano. En un momento en que, debido al crecimiento de la población y al asentamiento veraniego de buena parte de la burguesía vizcaína, se pensó en sanear y rellenar completamente los arenales y marismas de Brazomar. Para ello, inmediatamente se abrió un expediente de desvío y canalización artificial el río en el trayecto de desembocadura final. Por encargo del Ayuntamiento, el ingeniero Julio Oberty llevó a cabo el proyecto. Las obras acabaron en el año 1914. Y, justo al año siguiente, comenzaron los aprovechamientos urbanos de las zonas recién saneadas<sup>26</sup>. Para nuestros protagonistas, los carpinteros de ribera, los resultados fueron rápidos y muy

<sup>26</sup> Ojeda San Miguel, R., Obras de ampliación y mejora..., ob. cit.







negativos: se quedaron sin suelo, sin agua y sin la posibilidad de hacer las botaduras de los barcos con la comodidad de antes.

### **11. David García, resiste: el último astillero de Brazomar**

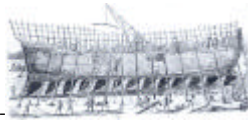
Justo cuando estaban acabando las obras de encauzamiento del río, alla por el año 1914, llegó desde Santurce David García, como ya sabemos, y se hizo con la explotación del astillero en el que habían trabajado Javier Laca y Domingo Mendieta. Aprovechando la buena coyuntura, aunque muy pasajera, de la Primera Guerra Mundial comenzó a trabajar a gran ritmo. Incluso se atrevió con la construcción de dos grandes gabarrones de aproximadamente 150 toneladas<sup>27</sup>. Pero, enseguida, se encontró con el gravísimo problema de cómo botar las embarcaciones con las aguas del río desviadas.

David, lejos de marcharse de la zona, con el preceptivo permiso municipal y la ayuda de

---

<sup>27</sup> Prada, L., La Ilustración de Castro, Marzo de 2002.





un cantero de Sámano (Glorialdo) y de José San Emeterio (“El Monchino”), levantó un nuevo pabellón de 30 metros de largo por 15 de ancho y una “doble vivienda adosada” casi en la boca del río, en la orilla derecha<sup>28</sup>. Allí estuvo trabajando hasta el año 1948.

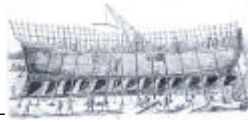
Hay pocas dudas al respecto: el astillero de David García ha sido el de más larga trayectoria en la historia de la construcción naval castreña, y también que de sus gradas salió el mayor número de barcos aquí construidos. Valga como referencia. Entre los años 1920 y 1925 botó alrededor de 60 unidades y llegó a utilizar la ayuda de hasta 9 operarios. El maestro García, siempre abierto a la cascada de novedades técnicas de la época, hizo prácticamente todo tipo de barcos: botes, botrinos, traineras, lanchones, vaporcitos de pesca, traineras a motor, botes a motor, motoras, motorillas, gabarras y un buen puñado de balandros y yates de recreo.

David, casi al final de su vida, emigró a Buenos Aires con sus hijas en el año 1950.

---

<sup>28</sup> Prada, L., (87), ob. cit.





Aunque ya sin tanto ritmo de trabajo, el astillero siguió abierto hasta la década de 1960 en manos de su hijo Doroteo García<sup>29</sup>. En los últimos años la producción se redujo casi únicamente a la elaboración esporádica de botes. Además de Doroteo, también trabajó allí Teodoro Epalza, otro muy conocido galafate de Castro Urdiales.

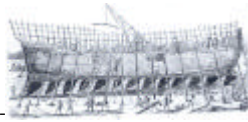
## 12. En busca de otros lugares

Expulsados en términos prácticos de Brazomar, salvo la excepción del nuevo astillero de David García, los pocos carpinteros de ribera dispuestos a continuar con la actividad en la segunda y tercera década del siglo XX no tuvieron más remedio que buscar otros espacios. Como en el siglo XVI, volvieron obligados al casco urbano; pero ahora ya no había descampados, ni playones y, el suelo

---

<sup>29</sup> En conversación personal con don Doroteo García en el verano de 2003, a pesar de los problemas lógicos derivados de su avanzada edad, todavía nos pudo describir de viva voz la forma en que conseguían la madera en los montes de Sámano y Otañes, y en que traían las tablas de pino, la brea y la estopa para el calafateado desde los grandes almacenes de pertrechos navales de la ría de Bilbao.





escaseaba. Más mal que bien, todavía aguantaron hasta pasados algunos años de la segunda mitad de la centuria. Sin embargo, fueron años de lento estertor. Una actividad en decadencia. Hagamos un pequeño repaso de los últimos talleres y artesanos<sup>30</sup>.

Esteban Suárez Abascal, artesano formado en el astillero de David García, comenzó su andadura como maestro independiente aproximadamente a la edad de 18 años. En un principio parece que solamente se dedicó a construir pequeños botes en la finca de “Los Chopos”, todavía a orillas del río: Más tarde montó un pequeño pero verdadero taller en la parte trasera de lo que fue el “Teatro-Circo”, en Santa Catalina. Suárez construía entonces sobre todo botes y pequeñas motoras.

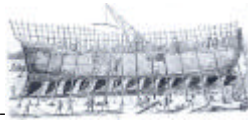
Aunque no sea exactamente un taller-astillero, muy cerca del establecimiento de Esteban Suárez, junto a la desaparecida Estación del ferrocarril, existió un aserradero de maderas, propiedad de J. Portillo, en el que trabajaron algunos de los más conocidos

---

<sup>30</sup> Prada, L., (87), ob. cit.





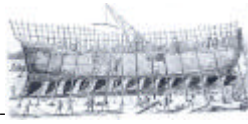


galafates de Castro. Fue una especie de centro de referencia, al que acudían los pescadores en busca de ayuda puntual para sus barcos.

En sus mejores años de trabajo y sabiduría profesional, Esteban Suárez erigió muy cerca del Matadero municipal un nuevo taller y astillero, mucho más grande que el de Santa Catalina: pabellón de 30 metros de largo por 12 de ancho y una rampa de troncos de maderas con el que botar, no sin dificultades, los barcos a las aguas de la ensenada de Urdiales. En este astillero se reanudó, ciertamente por poco tiempo, la construcción de barcos grandes, algunos de cerca de 14 metros de eslora, y la de embarcaciones de recreo provistos de motores de explosión.

Dos oficiales del taller de Suárez, Eustaquio López Fernández y Teodoro Epalza, independizados hacia los años cuarenta del siglo pasado, establecieron un nuevo y pequeñísimo astillero para botes en la popularmente conocida en Castro como zona





de “Los Huertos”, en “las cocheras de la funeraria Ríos”<sup>31</sup>. No debió estar en activo muchos años, pues enseguida Teodoro Epalza asociado a su hermano Gabino levantó otro astillero en la misma zona, pero más a la orilla de la mar y casi en acantilado<sup>32</sup>. Tan solo era un pequeño barracón en el que de forma muy languideciente continuaron construyendo botes. En la actualidad, curiosamente, en este taller, como último testigo físico y único, de la trayectoria de los carpinteros de ribera en Castro aún puede contemplarse en la puerta la maqueta adosada de un casco de navío.

---

<sup>31</sup> Ibidem.

<sup>32</sup> Acabó siendo utilizado como taller de marmolería (S. Iriarte).





**Desembocadura canalizada del río Brazomar.  
A la derecha los pabellones nuevos  
del astillero de David García**



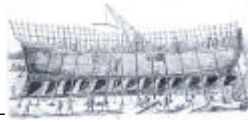




**Esteban Suárez levantó el pabellón de su astillero  
muy cerca del Matadero**



**El último astillero de Castro Urdiales  
en "Los Huertos" (Teodoro Epalza).  
Todavía, como postrero símbolo, se puede apreciar  
en la puerta la talla de un casco**



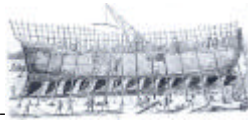
### 13. Consideraciones finales

Cuando allá por el año 1873 llegaba a Castro el primer carpintero de ribera vizcaíno, enseguida seguido por otros, a reanudar una actividad perdida, parecía que el fenómeno podía llegar a alcanzar niveles importantes y también de cierta duración. Las perspectivas de crecimiento y consolidación de las pequeñas industrias de construcción de barcos pesqueros eran ciertamente halagüeñas.

Los artesanos regresaron “al olor” de un sector pesquero en crecimiento, y que demandaba más y más modernos barcos. Sin embargo, los resultados no fueron los que en un principio cabía esperar. En primer lugar, no supieron, o no pudieron, competir con los astilleros de localidades vecinas, caso de Ondarroa, Lekeitio y luego Santoña. No hay más que repasar algunas cifras y porcentajes para ver el por qué de esta afirmación. El 73% de las lanchas mayores de la flota castreña fueron adquiridos fuera. Algo parecido ocurrió a partir del año 1902 con los barcos de vapor. Las traineras vinieron





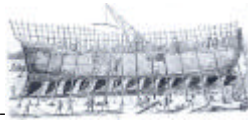


también de otros lugares en un porcentaje próximo al 65. No más del 20 o 30% de las embarcaciones, por tanto, usadas por los pescadores castreños salieron de los astilleros locales entre los años 1873 y 1930. Dicho de otro modo: la cuota de mercado local, sin duda el más importante para asegurar la supervivencia, conquistada por los astilleros de Castro fue bastante pequeña. Únicamente en la elaboración de botes parece que los carpinteros de aquí llevaron las de ganar, pues probablemente hubo décadas en que su producción primó sobre la foránea.

Las primeras y positivas perspectivas evidentemente no se cumplían. Y no fue por falta de espíritu de innovación industrial y técnica. Nuestros astilleros dieron muchas pruebas en este sentido: con mucha rapidez emprendieron la construcción de todos los tipos de barcos nuevos, caso del vapor o de los primeros motores de explosión. La explicación de este fracaso, aunque más correcto sería hablar de poco éxito, entra fundamentalmente en el terreno de la historia económica.



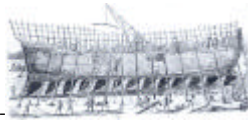




El desarrollo y crecimiento del sector pesquero se truncó a los pocos años de reanudarse la construcción naval. A menos de dos décadas, a partir de 1890 la población activa dedicada a la pesca comenzó a disminuir rápidamente. Los más jóvenes de los pescadores huyeron, en busca de mejores salarios y menos dureza en el trabajo, hacia la pujante industria minera de Mioño y Ontón y hacia las grandes obras de ampliación que comenzaron a hacerse en el propio puerto de Castro Urdiales.

Con ser el anterior el principal y más grave problema, no fue el único. Justo en los mismos años, cuando los astilleros más notaban la disminución en la demanda de barcos y cuando más mudo institucional hubieran necesitado, fueron expulsados de la ría de Brazomar sin miramientos. En otras villas ocurrieron cosas parecidas, y también se canalizaron los trayectos finales de sus rías; pero allí, muy claramente en Ondarroa, la fuerza económica y política de los sectores pesqueros y conserveros supo presionar a los ayuntamientos para que los astilleros

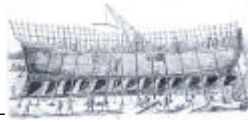




podieran seguir contando con suelos y espacios suficientes en las zonas recién saneadas y urbanizadas.

A partir del momento en que la actividad desapareció de Brazomar, la suerte de los astilleros castreños ya estaba echada. Con un sector pesquero que no levantaba cabeza, sin suelos y ubicaciones idóneas, languidecieron hasta su desaparición a poco de mediar el siglo XX. La mayor parte de los carpinteros, maestros y oficiales, arrastraron una vida profesional dura y a veces casi miserable. Trabajaban a “empujones”, con períodos de intenso labor (sí había pedidos) y otros de “malvivir”. Muchos de ellos no tuvieron más remedio, en caso de no emigrar, que complementar sus ingresos trabajando en serrerías, carpinterías o empleados como humildes galafates en el remiendo y arreglo de los barcos de la Dársena. Cuando no se vieron obligados embarcar como pescadores o marinos mercantes. Por si todos estos problemas no fueran suficientes, los carpinteros de ribera tuvieron que sufrir lo que hoy llamaríamos, aunque a alguien le





pueda parecer exagerado, una fuerte “competencia desleal”: no fue raro ver a pescadores, ebanistas y aficionados construyendo por su cuenta en bodegas y corrales pequeñas embarcaciones y especialmente botes.





Esteban Suárez

Constructor de Embarcaciones

CASTRO-URDIALES 22 septiembre 1932

Factura núm. 118

Comision de Regatas

DEBE

			DESETAS	CTS.
agosto	24	dos valizas a 5 pts	10	—
	25	trainera vieja 12 toletes e irlovas unos listones y tiempo invertido	4	—
			4	50
	29	arreglo del card en arenillas	3	50
Septbr	1	una tabla y un palo redondo	3	—
"	5	trainera nueva dos tablas para tolas	5	—
"		clavos y jornal	7	—
"	10	tablas para caballetes para llevar trainera	4	50
	11	jornal sabado y domingo	15	—
		viaje de regreso a Castro	9	—
	17	dos tablas para listones	2	80
		jornal sabado y domingo	15	—
			82	90
		descuento para la suscripcion	15	90
		Recibi Esteban Suarez	67	
		Total		







# MOTORIZACIÓN DE LA FLOTA PESQUERA DE CASTRO URDIALES (1910-1970)



*Ramón Ojeda San Miguel*



## 0. INTRODUCCIÓN

En la historia de la navegación y de la construcción naval, durante cientos de años, las novedades técnicas siempre han seguido la misma secuencia de incorporación: primeros ensayos y aplicaciones prácticas en los barcos de guerra, posterior transmisión a los buques mercantes y, por último, adopción en las humildes embarcaciones de pesca. Primero con la propulsión a vapor y luego con los motores de explosión, se cumplió la cadena. Mucho más tarde que a los buques de la Armada y que a la flota comercial, finalmente la mecanización, o lo que es lo mismo que decir vaporización y motorización, acabó llegando también al mundo pesquero.

Con la aparición de las primeras lanchas a vapor entre los años 1898 y 1900 (en Castro Urdiales en 1902<sup>1</sup>) comenzó la era de la mecanización de la flota pesquera del Cantábrico, en la que el País Vasco jugó indudablemente un importante papel de liderazgo técnico. Sin embargo, los tiempos del vapor no duraron mucho. Muy visible a partir de los años inmediatamente posteriores

---

<sup>1</sup> Ojeda San Miguel, R., Barcos en la Historia pesquera de Castro Urdiales. La difícil introducción del vapor (1902-1949), Castro Urdiales, 2004.





-----

a la Primera Guerra Mundial, los motores de explosión comenzaron a acoplarse a las embarcaciones más pequeñas, botes y traineras. Motores mucho más pequeños y con consumos inferiores y más baratos, que tuvieron tanto éxito y rápida difusión que, con las lógicas variaciones regionales, acabaron en todo tipo de embarcaciones. En la década de los años cuarenta del siglo pasado las principales flotas del área cantábrica ya estaban mecanizadas. En apenas 30 o 40 años se había pasado de la ancestral propulsión de velas y remos a la mecanizada de vapores y motores de explosión. Una verdadera revolución en la que los vapores dieron la señal de salida, pero en la que el éxito de la llegada a meta correspondió a los motores de explosión.

Dice J. C. Arbex:

“La adopción del motor de explosión no supuso una revolución tan profunda de la arquitectura naval como lo fue la transición de la vela a la hélice. De hecho, muchos vapores cambiaron tan sólo la maquinaria dejando intacto el resto.

Se fue el humo negro, pero llegó el ruido seco y monótono de los cilindros, las fuertes vibraciones a bordo y el olor a petróleo. Las aguas de los puertos comenzaron a llenarse de molestas manchas de aceite. Había llegado la



----- Ramón Ojeda San Miguel, 2004 -----





contaminación. La velocidad y la autonomía aumentaron aún más. Las tripulaciones pasaban mucho tiempo en la mar y había que facilitar alojamientos donde cobijarse. Las proas se elevaron y afinaron para superar a la ola producida por el propio buque en su andar. Las grandes chimeneas se redujeron a simples postizos que se conservan tan sólo como tradición.

La manga aumentó, proporcionando mayor estabilidad a unos buques que permanecían detenidos, faenando, demasiado tiempo. Al elevarse las proas, los puentes también se elevaron a fin de disponer de visibilidad hacia delante.

Sin embargo, en sus rasgos los Diesel apenas diferían de los entrañables vapores. La red, el bolinche seguían estibándose a babor encima del enjaretado<sup>2</sup>.

Bonitas palabras, aunque la motorización de las flotas pesqueras fue algo más que la simple adopción de los poderosos motores Diesel.

---

<sup>2</sup> Arbez, J.C., Arrantzaria. Evolución de la construcción artesanal, de la pesca y de sus artes en Euskalherria, Bilbao, 1984, p. 60.





## 1. LLEGADA DEL MOTOR DE EXPLOSIÓN A CASTRO URDIALES

Aunque madrugador en Castro Urdiales, el vapor no acabó nunca de arrinconar a los barcos tradicionales. A lo largo de las dos primeras décadas del siglo XX se inscribieron 26 lanchas a vapor, 24 lanchas mayores, 88 traineras e infinidad de pequeños botes y botrinos. Todavía a la altura del año 1930 la columna vertebral de la flota castreña se basaba en el uso de velas y remos. A diferencia de otros grandes puertos pesqueros vecinos, caso clarísimo de Bermeo y Santoña, el vapor se quedó aquí a medio camino de lo que potencialmente cabía suponer por su temprano nacimiento en el año 1902. Falta de capitalización y oposición frontal de la marinería más humilde hicieron de freno.

Pero, ya mucho más en serio, a partir de los últimos años de la década de 1920, los *menores* bien encuadrados en la cofradía/cooperativa de San Andrés bajaron definitivamente la guardia, y la mecanización de los barcos comenzó a ganar terreno con la fuerza de un torrente imparable. Lo que no pudieron lograr las máquinas de vapor conseguirán ahora los mucho más versátiles motores de explosión y los combustibles derivados del petróleo.



----- Ramón Ojeda San Miguel, 2004 -----



Como muchas otras *historias* técnicas, la propulsión a motor de explosión tuvo en el puerto de Castro Urdiales un momento de arranque muy temprano. El 10 de abril de 1910 publicaba la prensa local:

#### “LANCHA AUTOMOVIL

Por el cura párroco de esta ciudad don Cesar de Haro y Pellón fue bendita ayer a las cinco de la tarde la magnífica lancha automóvil *Marichu* de que de que es propietario nuestro estimado amigo el ilustrado jurisconsulto Jun G. Moncalián.

Dicha lancha automóvil saldrá hoy por primera vez a la pesca de la *manjua*, siendo patroneada por el inteligente patrón Dionisio Pando.

Deseamos mucha suerte a la nueva embarcación, cuyo digno dueño no persigue más fin que el de fomentar en nuestro puerto la industria pesquera”<sup>3</sup>.

La “lancha automóvil” *Marichu* se convertía en el primer barco castreño de pesca propulsado con un motor de explosión. Además, castreña por los cuatro costados: construida en los astilleros de Brazomar por el maestro carpintero Domingo Mendieta. Una auténtica lancha polivalente por su considerable tamaño. Tenía 13 metros de eslora, 2,7 de manga, un puntal de 1,3 m., y

<sup>3</sup>La Ilustración de Castro, nº. 584, 10 de abril, 1910.





desplazaba 20,48 TRB con un motor de 20 caballos de potencia. Curioso resulta comprobar que su armador, el abogado Juan Gómez Moncalián, era una persona ajena al mundo gremial de la cofradía de San Andrés. Como luego veremos, fecha demasiado madrugadora la de esta primera “lancha automóvil”, puesto que tendrá que pasar casi una década para que vuelvan a aparecer barcos de gasoil y gasolina.

## 2. CAMINOS DE PENETRACIÓN

Como muy bien han detectado Apraiz y Urkidi<sup>4</sup>, a lo largo del siglo pasado bastante claramente pueden apreciarse tres líneas evolutivas en el proceso de motorización de los barcos de pesca en la mitad este de la cornisa cantábrica. Empezando por los más grandes, las viejas *lanchas mayores*, las que normalmente habían sido utilizadas en las costeras de bonito y besugo, fueron sustituidas primero por *lanchas de vapor* y finalmente por las *motoras Diesel* y de gasoil. En el siguiente escalafón en cuanto a tamaño, las veloces y peligrosas *traineras* se transformaron en *traineras a motor*, y con el paso de las décadas desembocaron en las actuales *merluceras*<sup>5</sup>. Por último, los

---

<sup>4</sup>Urkidi, J. Y Apraiz, J.A., La construcción naval en Bermeo, Bemeo, nº. 1, 1981.

<sup>5</sup>Apraiz, J.A., La construcción naval en el País Vasco, Itsasoa, vol. 7, Donostia, 1989.







humildes y pequeños botes<sup>6</sup> también incorporaron, y con bastante rapidez, pequeños motores de gasolina, convirtiéndose en los denominados *gasolinos* en Vizcaya y *motorillas* en Castro Urdiales.

Partiendo de este esquema evolutivo, aunque siempre existan embarcaciones tan “a caballo” entre uno y otro grupo que resulten difíciles de catalogar, intentaré analizar el proceso de mecanización y motorización en nuestro puerto. Para ello, sin despreciar cuando sea posible el uso de otras fuentes e incluso las informaciones orales, utilizaré los libros de inscripción de embarcaciones conservados en la Capitanía Marítima<sup>7</sup>. Muy probablemente, si atendemos a secuencias temporales y a la incidencia en el colectivo de pescadores, no sea lo más correcto, en función del volumen comenzaremos el análisis por las embarcaciones más grandes y con motores más potentes.

**C.1. EMBARCACIONES CON MOTOR INSCRITAS EN EL PUERTO DE CASTRO URDIALES (1920-1970)**

<u>PERÍODOS</u>	<u>BARCOS</u>	<u>MOTORAS</u>	<u>BOTES DE</u>	<u>TOTAL</u>
	<u>GRANDES</u>	<u>MEDIANAS</u>	<u>MOTOR</u>	
1920-29	1	28	11	40
1930-39	10	5	13	28
1940-49	12	4	26	42
1950-59	12	14	17	43
1960-70	9	4	49	62

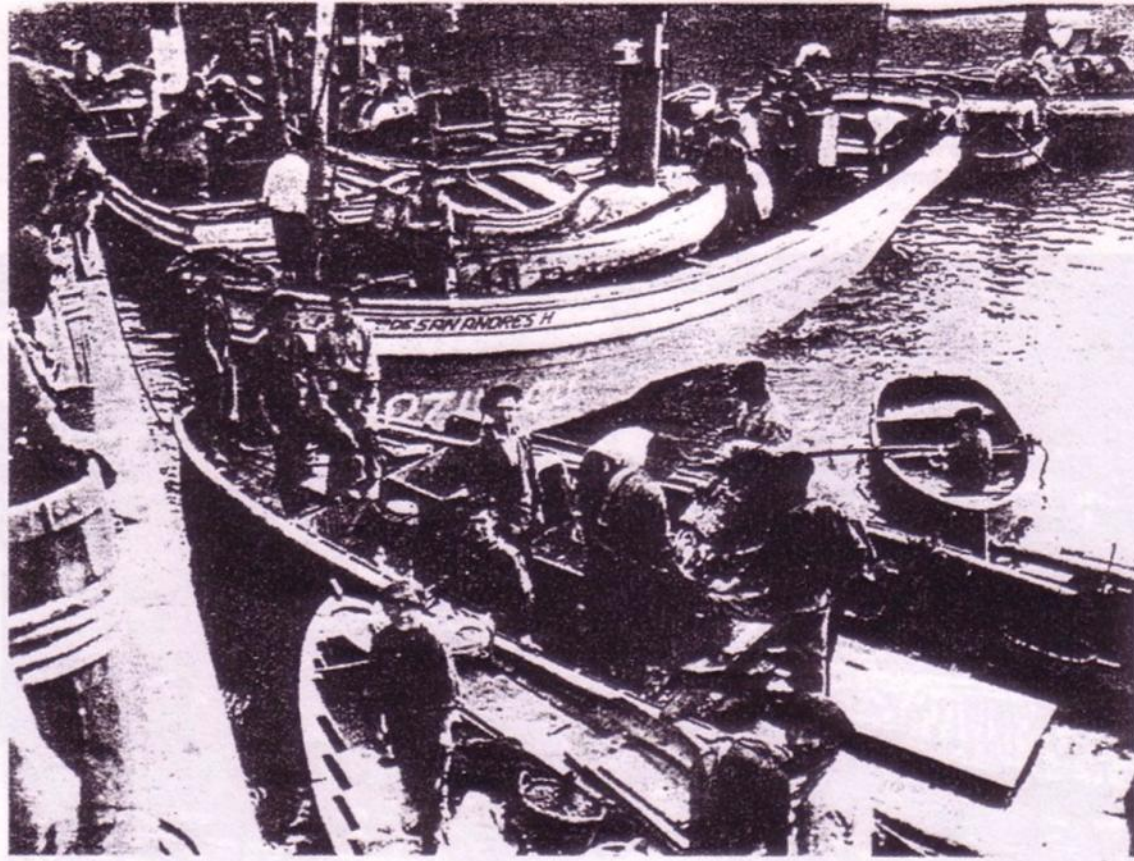
-----  
Fuente: A.C.M.C.U.

<sup>6</sup>VV.AA, Barcos y astilleros. La construcción naval en Cantabria, Santander, 1993.

<sup>7</sup>Archivo Capitanía Marítima de Castro Urdiales (en adelante A.C.M.C.U.), Listados de embarcaciones.



----- Ramón Ojeda San Miguel, 2004 -----

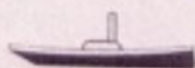


**(Luis Amann, "Imágenes de la Historia de Santurtzi", 1989)**

El vaporcito "H", San Andrés de Castro Urdiales, era de la Cofradía de "Los Bolchibiques", apodados así por la huelga que mantuvieron contra el abuso de los armadores. Venían a vender la pesca a Santurtzi porque conseguía mejor precio en la venta del pescado. (1928).



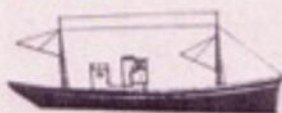
PRINCIPIOS DEL SIGLO XX



1910



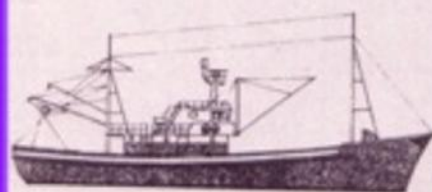
1935



1960



1965



1975

**EVOLUCIÓN DE LA FLOTA DE BERMEO,  
SIMILAR A LA DE CASTRO URDIALES  
(R. Uriarte)**







SOCIEDAD BENÉFICA CASTRO URDIALES DE BUENOS AIRES

**Sociedad Benéfica**



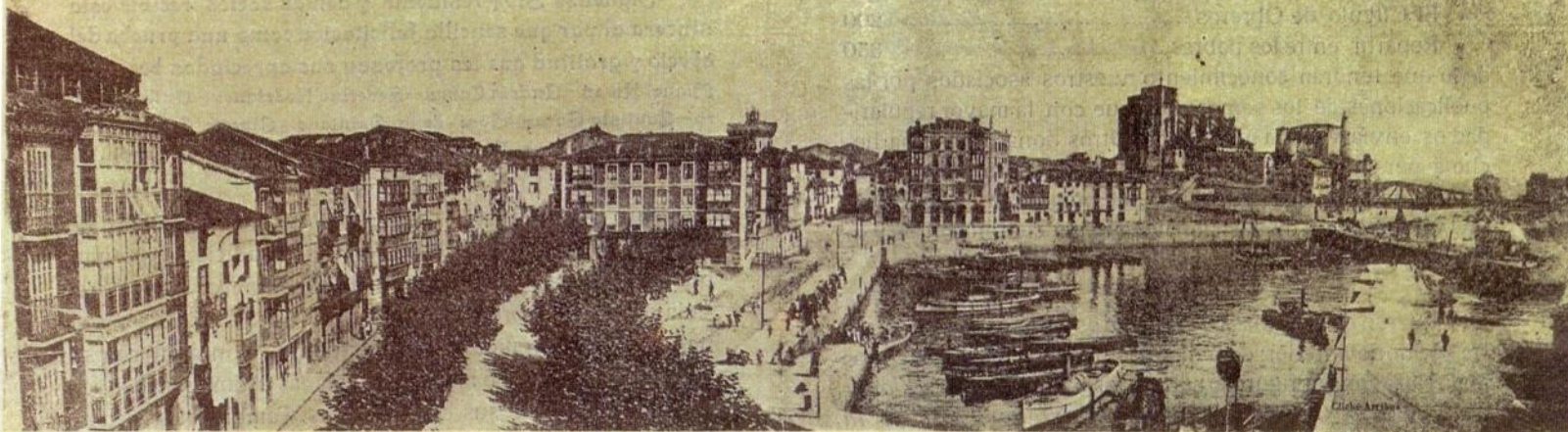
**“Castro Urdiales”**

**DE BUENOS**

**AIRES**

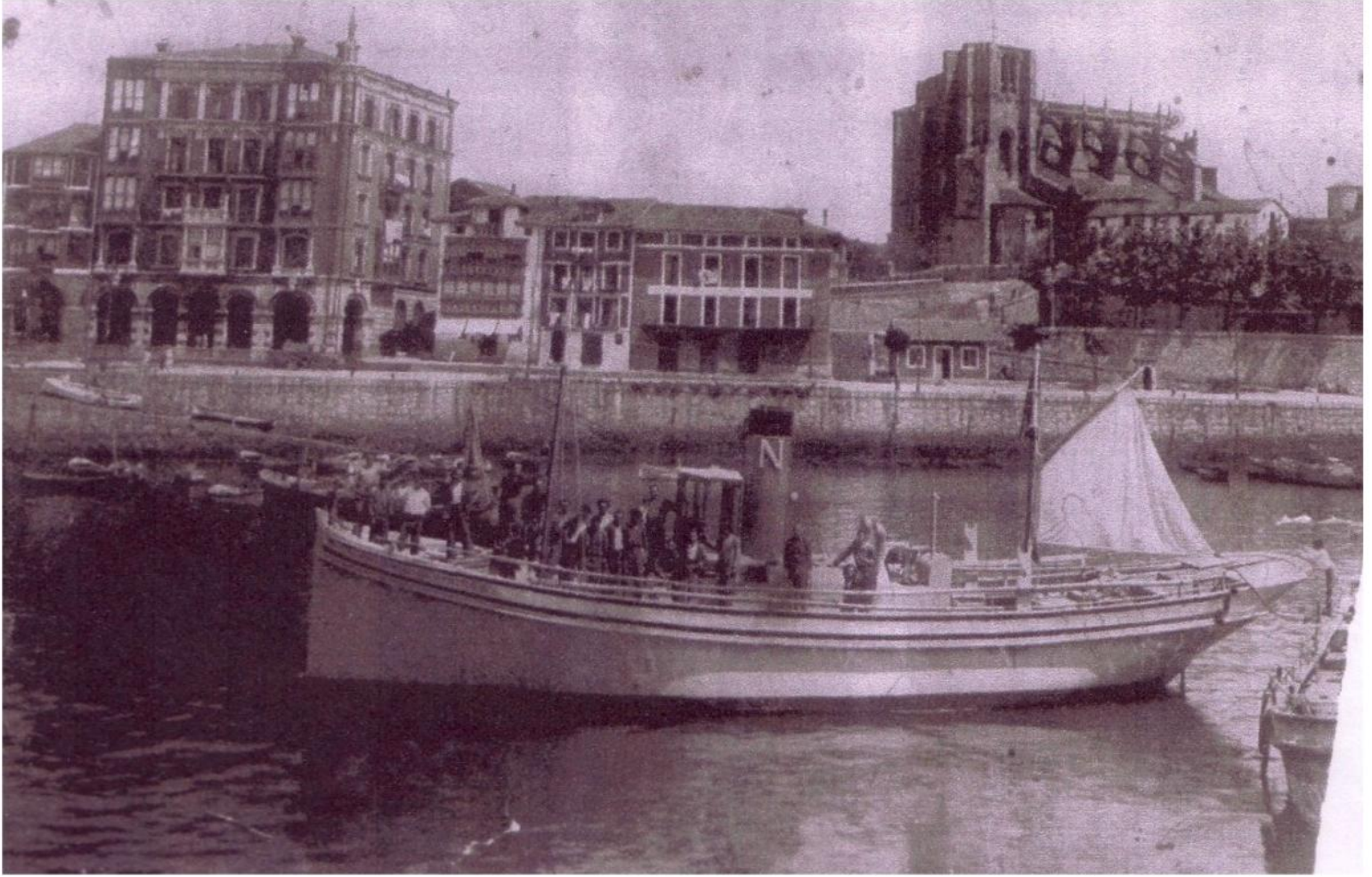
Secretaría CHARCAS 1266

CASTRO-URDIALES. - Plazuela y Dársena



**MEMORIA CORRESPONDIENTE AL EJERCICIO DE 1922**







### 3. MOTORAS GRANDES/BARCOS POLIVALENTES

#### 3.1.EVOLUCIÓN TÉCNICA

Dependiendo de distintas normativas, de los conocimientos en la materia del Ayudante de Marina que hace el folio, y de las denominaciones usadas por los propios pescadores, a la hora de efectuar la correspondiente inscripción los barcos más grandes con motores Diesel han variado de fórmula en bastantes ocasiones. Ya lo hemos visto, el primer barco grande, de los llamados a sustituir a las lanchas mayores y vaporcitos, se inscribió oficialmente bajo el nombre de *lancha automóvil* en el año 1910. Hasta comienzos de los años 30 pasan a llamarse *lanchas a motor*, alternando con el término de *moto lanchas* hasta 1940. Desde entonces cada vez es más usual la utilización del término *motora de pesca*. Para a partir de la década de los 50, si el barco es especialmente grande, matricularse como *buque motor de pesca* o *pesqueros a motor*.

Si hemos de empezar a hablar de formas y dimensiones, hay que señalar, en primer lugar, que la introducción del motor Diesel iba a provocar fuertes modificaciones en los



----- Ramón Ojeda San Miguel, 2004 -----



barcos. La eliminación de las antiguas y voluminosas calderas de vapor se tradujo repentinamente en una disminución del peso; para compensar y estabilizar a las embarcaciones se hizo necesario aumentar los calados y afinar las carenas. Pero es que además de desaparecer las calderas también se eliminaron los depósitos de agua, permitiendo introducir ahora en su lugar una nevera. Las carboneras se sustituyeron por depósitos de combustible líquido. Con cierta rapidez los guardacalores crecieron en altura; con lo que fue posible abrir un doble habitáculo, en la parte de estribor para acceder cómodamente la sala de máquinas y en la de babor para colocar una pequeña cocina. En general, a lo largo de los años 40 el menor peso y volumen de los motores, siempre en comparación con las anteriores máquinas de vapor, significó una ampliación del espacio disponible en el interior de los barcos y un afinamiento sustancial de sus líneas<sup>8</sup>.

La pesca de túnidos con cebo vivo, practicada abundantemente por japoneses y norteamericanos, empezó a partir del año 1947 a ser algo habitual en la costa labortana, con especial epicentro en el puerto de San Juan de Luz. Como muchas otras novedades técnicas, la modalidad acabó penetrando en los años 50 en muchos puertos del Cantábrico. Y los barcos boniteros no

---

<sup>8</sup>Guiard, T., La industria naval vizcaína, Bilbao, 1968.







-----

tuvieron más remedio que modificar parte de su estructura a fin de poder instalar los viveros. Tanques de considerable tamaño en los que el agua se renovaba constantemente. En un principio se fabricaron de madera, pero enseguida se extendió el uso de aluminio. No hubo más remedio que empotrar los depósitos en el casco de los barcos: dos a proa y otros dos a popa de la sala de máquinas. Irremediamente hubo que volver a aumentar el tamaño de las naves e introducir algunos pequeños reajustes para no perder estabilidad. Muy probablemente lo más llamativo fue la adopción de rodas muy inclinadas en las proas.

Primero en Guipúzcoa, luego en Vizcaya y un poco más tarde en Cantabria, a partir de los años 1953/55, el guardacalor de los barcos creció notablemente, ganando espacio sobre todo en el hueco de las cocinas. Prácticamente a la vez se aceleró también el cambio del diseño de las popas. Desde finales de los años 40 las popas de cola de pato de los vapores se fueron sustituyendo por otras cada vez más redondeadas y con codaste semicircular. Si al principio había todavía dudas, después de los destrozos que la galerna del año 1961 hizo en las antiguas popas anchas de bovedilla (ofrecían en los temporales una gran área de impacto a los golpes de mar), todos los astilleros se decantaron definitivamente por las popas de



----- Ramón Ojeda San Miguel, 2004 -----



-----  
cruce. En los años 50, asimismo, se generalizó la colocación de mástiles fijos.

Los barcos siguieron creciendo en tamaño, hasta llegar a comienzos de los 60 a esloras de 22 o 24 metros, arqueos de aproximadamente 80 TRB, motores de 200/230 CV y dos auxiliares de 50 CV para el bombeo del agua de los viveros. Hacia el año 1965 las embarcaciones habían crecido tanto en tamaño y superestructuras que la visión de los patrones desde el puente se enturbió peligrosamente. Para mejorar el campo visual los puentes empezaron a elevarse; tanto que en la parte baja se ganó suficiente espacio como para abrir dos pequeños camarotes.

Los años 60 corresponden a la época de mayor renovación de la flota pesquera. Consecuencia directa de las facilidades crediticias auspiciadas por el Estado franquista. Los astilleros trabajaron sin parar y prácticamente quedó ya estandarizada entonces la compartimentación bajo cubierta de las grandes motoras polivalentes: en la zona más puntera de la proa, los catres o dormitorios en litera de los tripulantes (alrededor de 12 marineros); luego, con la separación de un mamparo, la nevera más grande y térmicamente protegida; detrás los viveros de cebo vivo; motores y depósitos; seguían los viveros de popa; otra nevera un poco más pequeña; y, finalmente, casi



----- Ramón Ojeda San Miguel, 2004 -----



pegando al extremo de la popa una bodega para víveres y pertrechos diversos.

En palabras de Apraiz, las motoras de los años 60 se construían “con sistema de cuaderna de plantilla, se realizaba en base a un sólido armazón de roble en roda, codaste y baos; quilla, sobrequilla, durmientes y palmajares de eucalipto; barraganetes de acacia; regala de roble; trancanil de pino; cubierta de pino; y caso forrado de maderas tropicales”<sup>9</sup>. Son años en los que los barcos más grandes y potentes empiezan a bajar hasta los caladeros africanos, haciéndose necesario un reforzamiento general de los cascos, en especial en la zona de las proas, a fin de aguantar mejor las embestidas de la mar.

Como últimos avances técnicos incorporados por las grandes motoras hay que señalar el uso del timón hidráulico a partir del año 1967, el radar desde 1971, y el sonar en el año 1974<sup>10</sup>.

---

<sup>9</sup>Apraiz, J., Carpintería de ribera y evolución histórica-tipológica de las embarcaciones de bajura en el País Vasco. De la vela al siglo XXI. Itsas memoria. Revista de Estudios marítimos del País Vasco, nº. 2, 1998, p. 398.

<sup>10</sup>Cort, J.L., Cimarrón, San Sebastián, 1980.





### 3.2. FLOTA GRANDE DE CASTRO URDIALES

Ocho años después de que llegara la *Marichu*, la primera lancha automóvil, en 1918 llegó la segunda. La lancha *María Matilde*, de tamaño y características técnicas muy parecidas, y también construida en Castro por David García, sucesor de Domingo Mendieta en los talleres de Brazomar. Pero aquí frenó el proceso, y habrá que esperar mucho, hasta el año 1931, para que se inscriba otra nueva motora. Todavía eran años en que el liderazgo mecánico de los barcos más grandes recaía en el vapor, en los pequeños motores de explosión incorporados a las traineras y, en menor medida, a los pequeños botes.

#### C.2. INSCRIPCIÓN DE MOTORAS GRANDES EN EL PUERTO DE CASTRO URDIALES(1910-1970)

<u>AÑO</u>	<u>BARCO</u>	<u>ARMADOR</u>	<u>ESLORA</u>	<u>ARQUEO</u>	<u>POTENCIA</u>
			(m.)	(TRB)	(CV)
1910	Marichu	J.G. Moncalián	13	10,48	20
1918	María Matilde	F. González	11,23		20
1931	Begoña II	F. Rego	13,2	8,9	
1931	María Madre	J.M. Helguera	13,3	9,07	12
1932	Mateo Gorriaran	R. Gorriaran	13	9,12	
1932	Gavilana	Hnos. Tueros	13,9	9,76	14
1932	María Magdalena	Hnos. Carasa	13,2	9,15	22
1935	María Ester	S. Romaña	14,25	10,62	18



----- Ramón Ojeda San Miguel, 2004 -----





1935	María Carmen	S. Romaña	14,25	10,87	18
1935	Marí Antoni	D. Gómez Artaza	14	11,04	36
1936	Estrella Polar	P. Berastain	13,35	13,71	
1936	Los Perales	M. Perales	16,25	25,53	75
1939	Gavilana III	P. Berastain	13,25	13,54	
1941	Pérez Galdós III	V. Ayarza	11,7		
1941	Brisas de Castro	F. San Martín	12,35	7,55	20
1941	Manuel Antonio	V. Fernández	12	11,34	18
1941	San José	I.Varga	12,31	7,95	20
1942	Lola	J. Zaballa	11	7,11	18
1942	N. Señora La Paz	I.Varga	12,11	9,55	18
1942	N.S Begoña	F. Rego	12,95	12,61	22
1942	Natividad	Porres-Uriarte	17,35	37,74	112
1942	Pomposita	P.Varga	12,75	13,59	70
1943	Júpiter II	D. Tueros	13,9	12,6	22
1947	Gure Florian	Hnos. Ochoa	12	11,82	22
1947	San Miguel	Verduras	12,1	9,52	20
1952	S.M.Asunción	Cogradía	19,43	43,34	
1953	Bonita de Perales	Perales-Lecue	19,43	43,34	
1954	Ester María	S. Romaña	16,85	42,27	
1954	La Emperatriz	Hierro-S.Emeterio	17,98	47,41	100
1954	Macarena	I.Varga	17,1	39,85	100
1955	Ángel Miguel	Albo-Perales	16,48	42,85	100
1955	Rafael Arcangel	E. Aspirez	18,04	47,66	100
1956	Luan	A. Piñeiro	18	49,85	150
1956	Peñón Santa Ana	Hnos Hierro	16,48	44,29	125
1956	Virgen María	A. Amor	16,98	45,71	125
1956	Cruz de Mayo	C. Barquin	18	53,31	150
1957	Cantufa	E.J. Canteli	19	56,88	200
1962	Estrella Mares	Helguera-Lecue	21,4	87,06	200
1964	Siempre Perales	M. y E. Perales	21,7	84,35	270
1965	Nuevo M. Ester	S. Romaña	24,5	82,65	280
1967	Lecue	J. Lecue	25	98,61	270
1967	Hermoso Castro	Cooperativa	24,8	86	380
1968	Pastor Nauta	A. Amor	26,7	122,81	425
1969	Punta Cotoilino	Cooperativa	29	134,58	600
1970	Unión Castreña	Cooperativa	29	146,26	600
1970	Nao S. María	J. y L. Helguera	24,5	124,36	430

-----  
Fuente: A.C.M.C.U.

A partir del año 1931, y esta vez con vigor, se reabrió el camino de la motorización de los barcos más grandes. En aquella década y



----- Ramón Ojeda San Miguel, 2004 -----



antes del comienzo de la Guerra Civil, 10 eran las embarcaciones de este tipo inscritas en la Ayudantía de Marina. Todavía en formas y proporciones eran barcos muy parecidos a los vapores; aunque ya en 1936 Miguel Perales empezó a trabajar con una unidad muy grande en su tiempo: *La Perales*, motora construida en el propio Castro con un motor Unanue de 75 CV, una eslora de 16,25 metros, 3,85 de manga, 1,8 de puntal y un arqueo de 25,53 TRB.

En la década inmediata la posguerra el ritmo de llegada de grandes motoras se mantuvo en los mismos niveles, con un total de 12 inscripciones. Barcos nuevos, pero también de segunda mano. Tiempos duros pues apenas se nota crecimiento en el tamaño de los barcos. Únicamente un barco excedió las dimensiones de *La Perales* en la anterior década. La lancha *Nuestra Señora de la Natividad* matriculada en el año 1942 sobrepasaba los 17 metros de eslora.

Mejores fueron los años 50. Otros 12 nuevos barcos, pero ahora con una decidida tendencia a aumentar de tamaño y potencia. Fueron motoras, como bien se puede apreciar en el cuadro anterior, con esloras que poco a poco se iban acercando a los 20 metros y a potencias comprendidas entre los 100 y 150 CV.



----- Ramón Ojeda San Miguel, 2004 -----



Pero la gran revolución estaba por llegar. Algunas de las 9 unidades matriculadas entre los años 1960 y 1970 iban a tener un tamaño nunca antes visto en el puerto de Castro Urdiales, ni siquiera en los barcos de transporte de los siglos XVI y XVII. Además, venían con potencias descomunales de hasta 600 CV (si las comparamos con los 20 CV utilizados hacia 1920). En el año 1969 llegó el barco cooperativa *Punta Cotolino* de 29 metros de eslora, 7,12 de manga, 3,57 de puntal, 134,58 TRB, 600 CV de potencia y capaz de alcanzar los 11,33 nudos. Un año después arribó el segundo “mastodonte”, el barco también cooperativa *Unión Castreña* de 29 metros de eslora, 7,13 de manga, 3,45 de puntal, 146,26 TRB de arqueado, 600 CV de potencia y capaz de 11,6 nudos.

No fueron los únicos barcos de gran tamaño en faenar con base en Castro Urdiales. No sabemos muy bien la razón, quizá se matricularon en otros puertos, pero en las “terceras listas” no aparecen. Hacia el año 1969, tal como demuestra el cuadro siguiente, 15 fueron las embarcaciones castreñas de gran tonelaje dispuestas a faenar, preferentemente con sistema de cerco, en aguas africanas y de Marruecos<sup>11</sup>.

---

<sup>11</sup>A.C.M.C.U., Relación de los pesqueros con base en este puerto interesados en la pesca en aguas marroquíes, 16 de enero de 1969.





**C.3. BARCOS CON BASE EN CASTRO  
URDIALES EN DISPOSICIÓN DE FAENAR  
EN LAS COSTAS AFRICANAS. AÑO 1969**

<b><u>BARCO</u></b>	<b><u>TONELAJE</u></b>
Ataulfo Argenta	107,68
Arturo Duo	107,68
Anlu	107,68
(1966)	
Bidechea	89,68
Dimar	90,33
(1967)	
Gran Cruz de Mayo	99,57
Hermoso Castro (1967)	93,54
Hermosa Primavera	114,02
Lecue	98,61
Nuevo María Ester	90,27
Nuevo Flor Margarita	98,48
Nuevo Peñón de Santa Ana	95,69
Nao Santa María	124
Pastor	112,58
Nauta	
Siempre Perales	84,35

Ante la inusitada ampliación de mercados y consumo, entre los años 1962 y 1975 se produjo prácticamente en todas las costas españolas un espectacular fenómeno de construcción masiva de barcos de pesca, acelerado por la explotación de los nuevos caladeros del norte de África. Todos los especialistas en la cuestión hablan de un desmesurado crecimiento de la flota pesquera. El origen hay que buscarlo en la promulgación de la “ley de renovación y protección de la flota pesquera” de 23 de



----- Ramón Ojeda San Miguel, 2004 -----





diciembre de 1961. El Estado español, sin ningún tipo de planificación, estudios económicos y análisis ecológicos, comenzó a conceder masivamente créditos a muy bajo interés destinados a la construcción de barcos (“línea del crédito social pesquero”). A partir del año 1966 la Banca privada se metió en el mismo camino. Las ayudas oficiales podían llegar al 80%, con lo que construir un barco salía casi gratis. Las flotas de la mayor parte de los puertos pesqueros, incluido el nuestro de Castro, crecieron espectacularmente: más barcos y con tamaños descomunales. Los resultados, aunque este no es ahora nuestro tema, y a muy corto plazo, resultaron tremendamente negativos: sobreexplotación de los caladeros, pronta aparición de disminuciones notables en las capturas, y, a raíz de las crisis internacionales del petróleo en los años 70, incremento notable de los costes de producción. La ruina para muchísimos barcos.

#### **C.4. ORIGEN DE LAS GRANDES MOTORAS INSCRITAS EN CASTRO URDIALES**

<b><u>ASTILLEROS</u></b>	<b><u>NÚMERO BARCOS</u></b>
Castro Urdiales	14
Lequeitio	14
Zumaya	8
Ondarroa	3
Bermeo	3
Portugaleta	2
Castropol	1

-----  
Fuente: A.C.M.C.U., Listados de embarcaciones



----- Ramón Ojeda San Miguel, 2004 -----



Otra cuestión importante en el tema de los barcos/motoras grandes, sin duda, es el de su origen. ¿De qué astilleros vinieron? Hasta el año 1945, excepto 8 unidades (3 de Lequeitio, 2 de Laredo y otras 3 provenientes de Castropol y Portugalete), la mayoría de las motoras fueron construidas por David García en el astillero castreño de Brazomar. Desde entonces, coincidiendo con la jubilación y emigración a Buenos Aires de aquel carpintero, el más activo de toda la historia naval de Castro Urdiales, y también con el aumento del tamaño y potencia, dominará la llegada de barcos desde astilleros vascos, con Lequeitio a la cabeza.

#### **C.5. MOTORES INSTALADOS**

<b><u>MOTORES</u></b>	<b><u>NÚMERO</u></b>
Yeregui	10
Ruston-Cister	6
Ge-Yu	5
Chandler	1
Stuz	1
Ganz	1
Unanue	1
Renault	1
National	1
Dentz	1
Junkers	1
Ganiz	1
Universal	1
Krupp	1
Echevarría	1



----- Ramón Ojeda San Miguel, 2004 -----



---

Echave	1
Barreiros	1

-----  
Fuente: A.C.M.C.U., Listados de embarcaciones.

No de todos los barcos tenemos referencias, pero en cuanto a los motores utilizados por los de Castro Urdiales parece denotarse una clara divisoria temporal también. Hasta mediados de los años 40 dominó claramente la instalación de motores de fabricación extranjera. Pero a partir de entonces, cuando ya se hace muy común el uso de motores de cuatro cilindros, empezó a dominar el uso de máquinas de fabricación nacional, casi todos salidos de talleres vascos: Echevarría, Unanue<sup>12</sup> y muy en especial los Yeregui<sup>13</sup>.

---

<sup>12</sup>Herreros Moratinos, B., Patrimonio y construcción naval en Gipuzkoa, Itsas memoria, Revista de Estudios marítimos del País Vasco, nº. 2, 1998.

<sup>13</sup>Zurbano Melero, J.G., Una aproximación a la historia de los astilleros guipuzcoanos en la época contemporánea (1780-1980), Itsas memoria, Revista de Estudios marítimos del País Vasco, nº. 2, 1998.



----- Ramón Ojeda San Miguel, 2004 -----









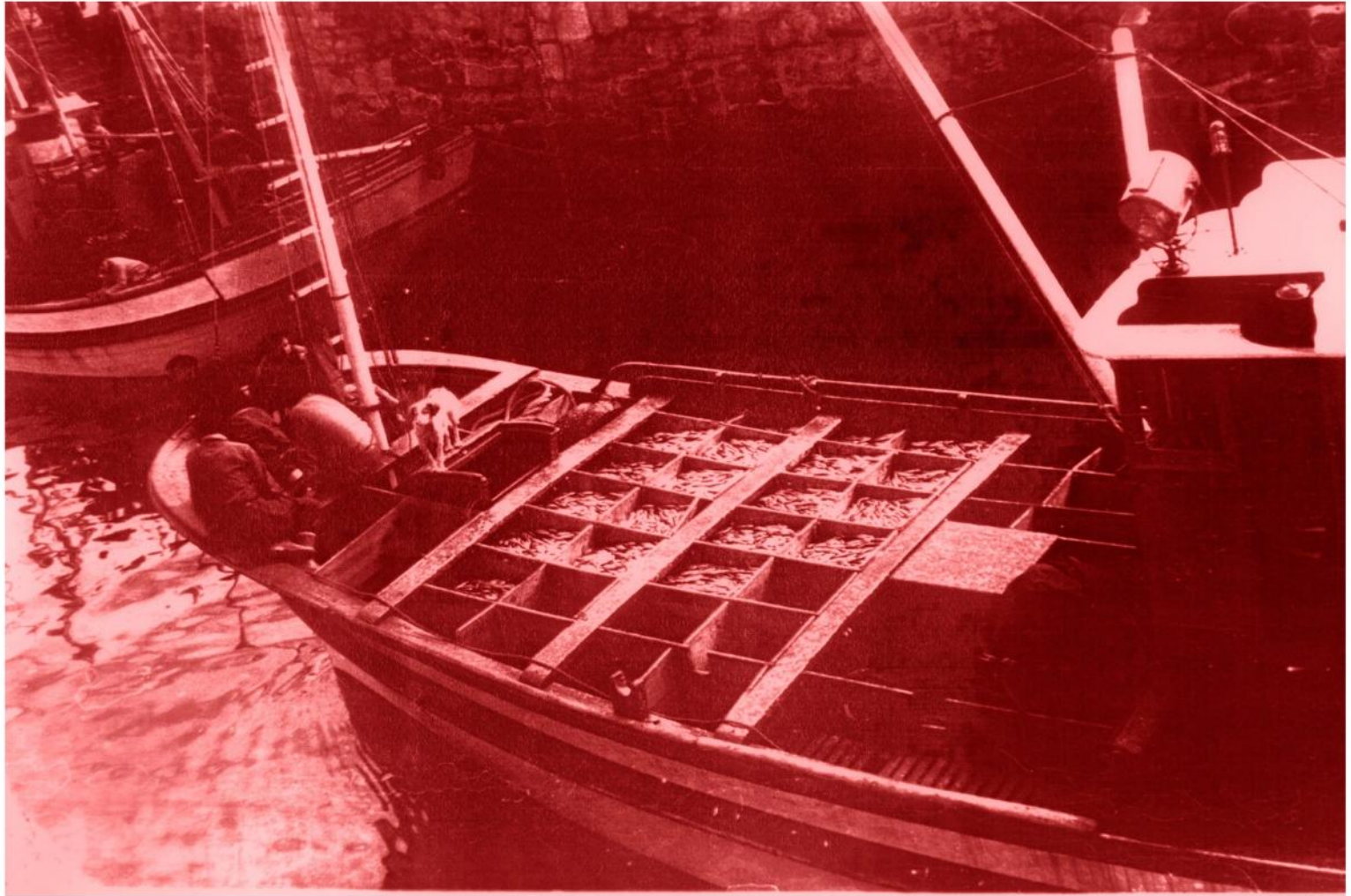




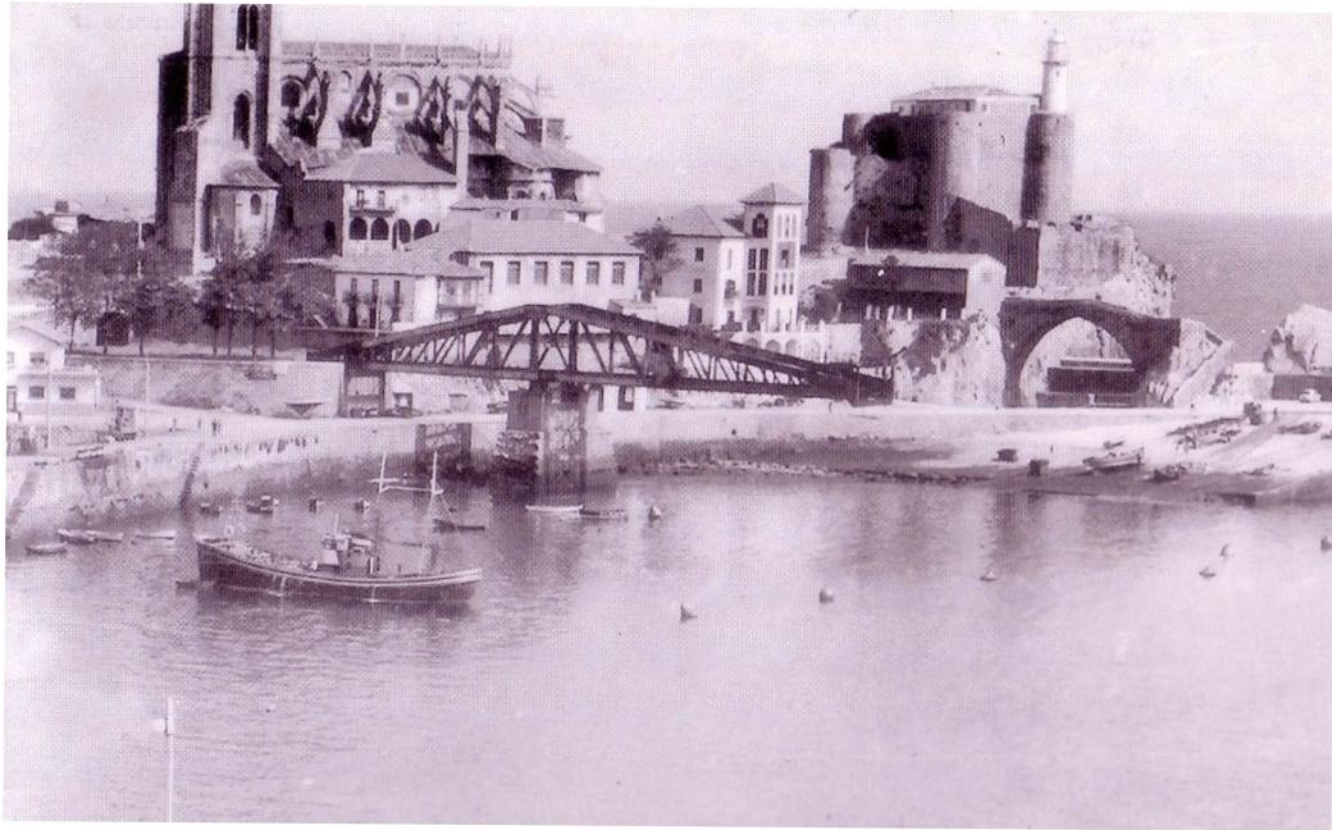




















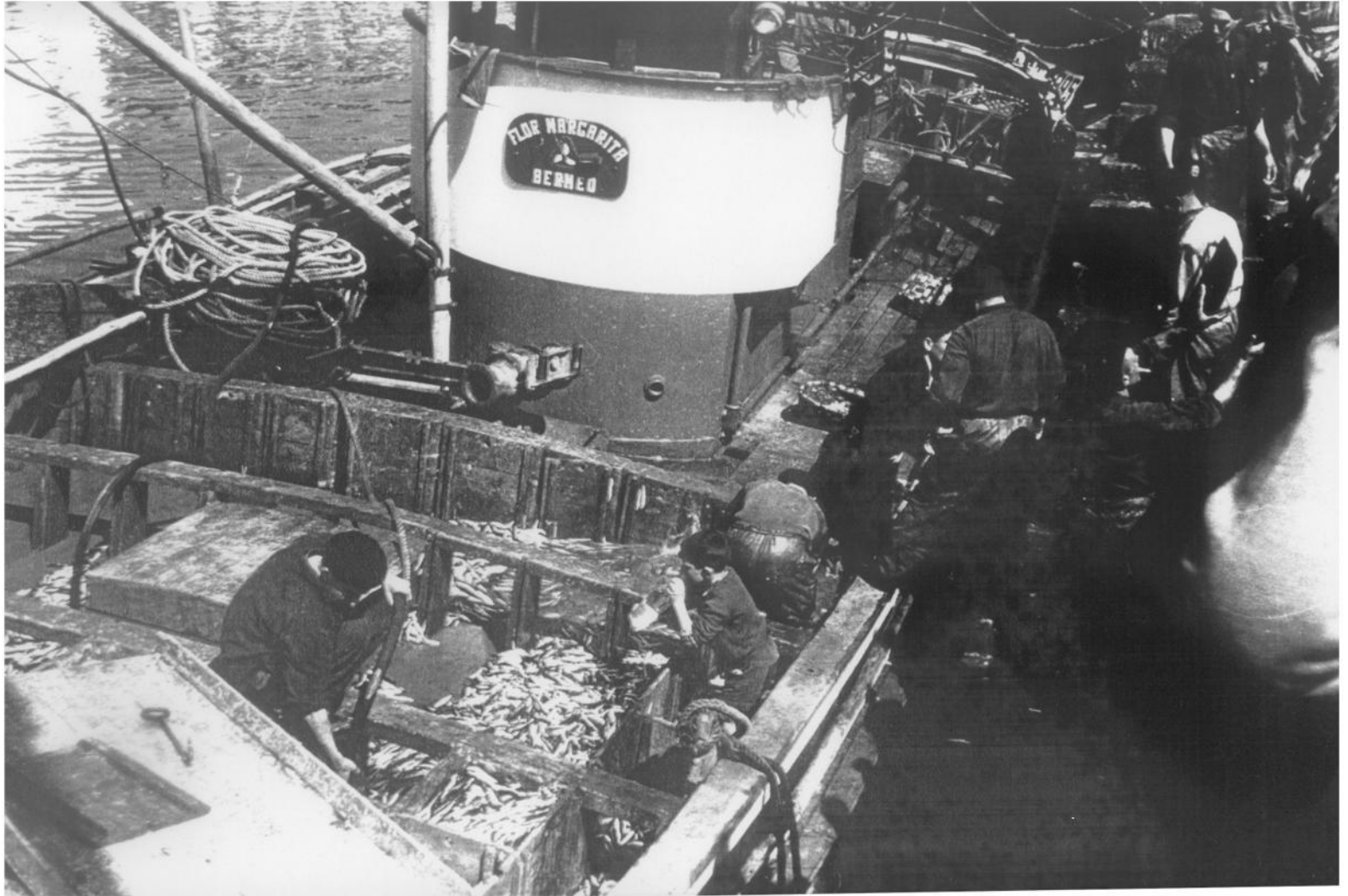












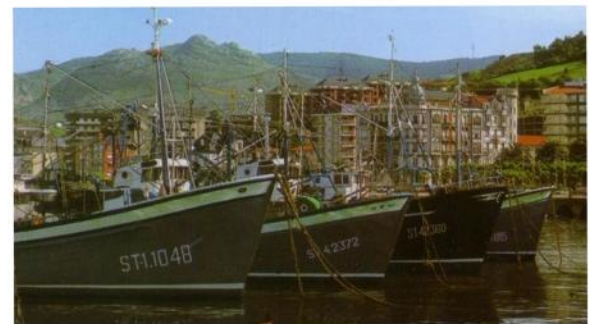
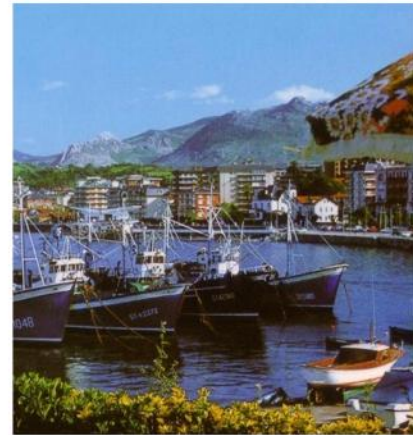
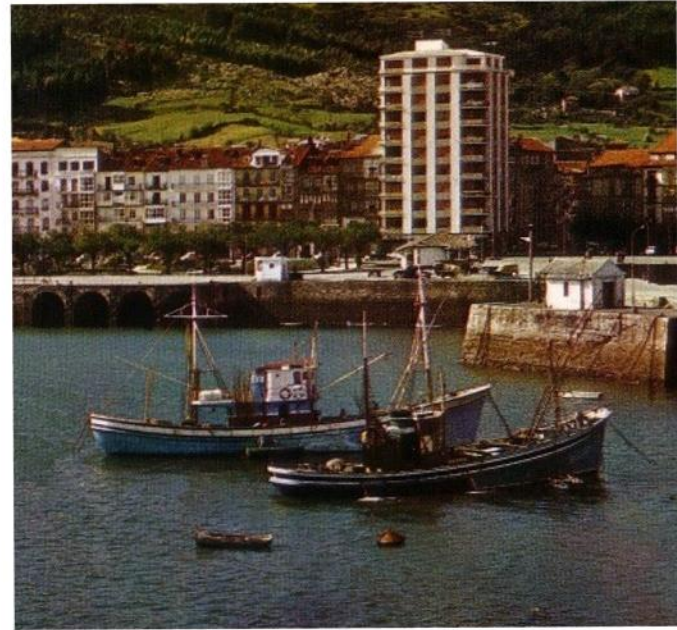














## 4. MOTORAS MEDIANAS

### 4.1. TRASNFORMACIONES

Aunque no siempre es fácil la catalogación, pues en ocasiones nos encontramos con algunos barcos al borde, entre uno y otro, de modelos, no cabe duda que tras los grandes barcos polivalentes a lo largo del siglo XX existió otra familia, los que en la actualidad de forma genérica se denominan “merluceras”, de volúmenes y potencias medianos.

Pocas dudas hay de que las *merluceras* son las embarcaciones descendientes de las primeras *traineras gasolineras* del año 1915. Barcos que, aunque tuvieron desde el principio que aumentar algo de tamaño y reforzar las estructuras del casco para aguantar la presencia de los motores, conservaron durante muchos años en popa, proa y arrufo, las mismas líneas de las *traineras* tradicionales. Pasada la Guerra Civil española en el País Vasco, más tarde en Cantabria, incorporaron la cubierta y al final un pequeño puente junto al guardacalor.

Las formas también acabaron evolucionando. A mediados de los años 60 del siglo pasado



----- Ramón Ojeda San Miguel, 2004 -----



estas motoras medianas, en más pequeño, se parecían cada vez más en líneas y formas a las grandes motoras polivalentes. Fabricadas, eso sí, con maderas y materiales de peor calidad, acabaron teniendo el mismo arrufo, proas y popas.

Probablemente lo más importante al hablar de esta familia de embarcaciones es comprobar que su motorización fue más temprana y, sobre todo al principio, más intensa que en el resto. Ocampo ha señalado al respecto que en los años 20 “La difusión tanto de la tarrafa como del motor de explosión entre la flota sardinera venía a coincidir con la “invasión” que desde los años veinte vivían los puertos del Cantábrico por la instalación en ellos de salazoneros y mayoristas italianos que adquirían y semitransformaban la anchoa para reexpedirla a Génova y otros mercados (...). Bajo tal estímulo, la motorización de la flota de bajura se consideraba una inversión rentable, dado que “resultaba más cómodo, barato y adaptable” que el vapor, particularmente “para las potencias débiles y embarcaciones sin puente y que hacen salidas cortas” (Vasconia Industrial, 1926), como ocurría en las pesquerías de cerco. En 1920, “de las antiguas traineras, pocas van



----- Ramón Ojeda San Miguel, 2004 -----





quedando que no tengan su motor de explosión”<sup>14</sup>.

## 4.2. TRAINERAS A MOTOR

A la altura del año 1920 la presencia de barcos tradicionales de vela y remo en la Dársena de Castro Urdiales era todavía abrumadoramente mayoritaria. Poca mella había hecho la muy madrugadora aparición, desde 1902, de las lanchas de vapor. Sin embargo, en aquel mismo año de 1920 José Sanchoyarto trajo desde los famosos astilleros de Micaela Bustinduy de Lequeitio la trainera *María Madre*, la primera con motor de gasolina conocida en Castro Urdiales.

De forma realmente explosiva, si tenemos en cuenta los recelos con los que anteriormente había recibido la marinería la llegada de los barcos mecanizados a vapor, en la década de los años 20 se inscribieron un total de 27 nuevas traineras a motor. Excepto 3 montadas en el mismo Castro, el resto fueron adquiridas en astilleros vascos, sobre todo en los existentes en las localidades de Ondarroa y Lequeitio<sup>15</sup>.

---

<sup>14</sup>Ocampo Suárez-Valdés, J., Cambio técnico e industrialización pesquera en Asturias, *Historia Agraria, Revista de Agricultura e historia rural*, nº. 28, 2002, pp. 83 y 84.

<sup>15</sup>Ojeda San Miguel, r., “aproximación a la Historia de las traineras de pesca en Castro Urdiales”, en Bravo, P., *Historia del remo castreño*, Castro Urdiales, 2004.





Prácticamente la mitad de las traineras a motor fueron compradas en régimen de cooperativa por el Cabildo de San Andrés. Este hecho, y la gran expectación que levantó entre la opinión pública, debieron, sin lugar a dudas, sembrar una fecunda semilla entre los pescadores, pues a partir de entonces abrazaron definitivamente sin temores los avances de la motorización.

Veamos, porque resulta curioso y nos revela muy bien el ambiente, lo que se publicaba en el año 1922 en la prensa castreña:

#### “LAS MOTORAS

El domingo último entraron felizmente en este puerto, a las cinco de la tarde, seis traineras de motor adquiridas por el Noble Cabildo de San Andrés, cuyo nombre llevan. Habían salido de Ondarroa a las once y media del día, efectuando la navegación, con los respectivos patrones y mecánicos del Cabildo, que fueron a buscarlas.

Los cascos que son fuertes y esbeltos y los motores franceses, que tienen ocho-diez caballos y dos cilindros han gustado y satisfecho a todo el Cabildo, lo mismo que los aparejos y artes.

Tanto estas seis traineras, como las otras cuatro, que llegarán mañana, lunes, están numeradas y con el mismo



----- Ramón Ojeda San Miguel, 2004 -----



color plomo azulado en el guardacalor y casco.

Todas tienen asignadas las tripulaciones; y los patrones, que son los siguientes:

De la número 1, Francisco Hoz; idem 2, Ricardo Varona; idem 3, Fidel Quintana; idem 4, Alfredo Ruíz; idem 5, Eugenio Colina; idem 6, Juan Colina; idem 7, Antonio Carasa; idem 8, Félix Salazar; idem 9, Simón Barquín; y idem 10, Miguel García.

Algunas han salido ya a la mar, habiéndose estrenado con alguna pequeña cantidad de pesca”<sup>16</sup>.

#### “LA SEGUNDA FLOTILLA DE TRAINERAS

No el lunes, según lo esperado, sino el miércoles, llegaron a esta agua las cuatro traineras de motor de explosión que completan la *decena* adquirida por el Noble Cabildo de San Andrés.

A su encuentro salieron las traineras hermanas llegadas hace días, arbolando la primera el pendón del Gremio y a las cuatro de la tarde, o sea una hora después, todas ellas, engalanadas con ramos y empavesadas, recibían amarras en la dársena, entre el bullicioso estrépito de gente, vapor y pólvora.

---

<sup>16</sup> Flaviobriga, 2 de junio, 1922.





-----  
Aquel cuadro tan pintoresco ofrecía sus sombras: la mayor parte de las sirenas y la menor de los hombres de mar permanecían mudos. Malos consejeros les hicieron disgregarse y formar nuevo Gremio, que llaman de San Pedro.

Otra pincelada desentonaba también dentro del marco formulado por los muelles concurridísimos, que al parecer extendían sus gigantescos brazos de piedra (¡pero inútilmente!) para abrazarlos y unirlos a todos. Era pincelada roja; era una enseña que no debe enhestarse junto al histórico, al glorioso, al *único* pendón del Noble Cabildo del Señor Sant Andrés”<sup>17</sup>.

#### “BENDICIÓN DE LAS TRAINERAS

El día de San Roque fueron bendecidas por nuestro dignísimo párroco D. Felipe Olea, las diez traineras a motor recientemente adquiridas por el Noble Cabildo de San Andrés.

Incontable muchedumbre presenció desde muelles y balcones la sagrada ceremonia, que revistió grande solemnidad.

A proa de las diez traineras, que se alienaron frente al muelle de Eguilior, se situó el bonito y empavesado bote, en el que, con el personal de la parroquia, embarcaron D. Tomás Marina y su esposa D<sup>a</sup>. Casilda Uribarri, doña María

---

<sup>17</sup> Flaviobriga, 4 de junio, 1922.







Marrero e hija María Antonia y el presidente del Gremio, D. Timoteo Ibarra, que fueron padrinos o patronos del acto.

Pronunció el párroco la bendición del Ritual aspergiendo las embarcaciones, entonó después la Salve Popular, cuyas melodías subieron al trono de nuestra Madre queridísima la dulce Estrella de la Mar en alas del Nordeste, y terminó con vivas, ardorosamente contestadas, a Jesucristo, a la Religión, a la Sma. Virgen, a San Andrés y a su Cabildo..., y las tripulaciones abatieron los remos que habían mantenido alzados con respetuosa devoción.

Abocaron la dársena ordenadamente las motoras, rompiendo aguas el “Pitorro” que atracó a la rampa de la Plazuela, desde donde los respetables señores citados se dirigieron al local del Gremio con la Directiva del mismo para firmar el acta correspondiente.

¡Selle y conforme el Todopoderoso la bendición de su Ministro sobre el Cabildo y sus barcos! ¡Bendígalos y protéjalos la santísima Virgen! Quieran recibir y guardar en su corazón, los hombres de mar esas bendiciones salvadoras!”<sup>18</sup>.

---

<sup>18</sup> Flaviobriga, 28 de agosto, 1922.





#### 4. 3. MOTO LANCHAS/MOTORAS MEDIANAS

Tan sólo dos traineras a motor se inscribieron en la década de 1930. Aunque aguantaron muchos años en activo, desde entonces empezaron a ser sustituidas por otras “moto lanchas” algo más cortas, más panzudas, y con motores un poco más potentes.

#### C.6. INSCRIPCIÓN DE MOTORAS MEDIANAS EN EL PUERTO DE CASTRO URDIALES (1928-1970)

<u>AÑO</u>	<u>MOTORA</u>	<u>ARMADOR</u>	<u>ESLORA</u> (m.)	<u>ARQ.</u> (TRB)	<u>POTENCIA</u> (CV)
1928	I. Magdalena	E. García	10,88	4,46	
1932	La Criticada	T. González	9,8	4,93	14
1932	P. Galdós II	A. Ayarza	10,8	5,44	8
1934	Ana María	E. Suárez	9,83	5,24	8
1940	Gaviota II	S. Zaballa	9,15	4,86	12
1942	Mensajera	V. Ayarza	10	5,59	
1943	Rosita	J. Gimenez	9,8	3,73	12
1943	Ochoa	I. Besalu	7,82	3	12
1944	Luisa	E. Garay	7,82	3,05	6
1946	latero	L. Albo	8,3	4,62	12
1949	P. Ramonita	M. Serna	8,92	4,29	8
1954	N.S. Merced	R. Saleines	10,05	5,1	14
1954	Yolanda	J.B. Camino	9,05	3,7	16
1954	Joven Anita	L. Perales	11	6,98	14
1956	Guapa Suse	S. Vélez	10,5	5,58	18
1956	Delfín verde	Hnos. Garay	9	4,67	10
1956	H. Tellechea	H. Tellechea	8,9	4,1	20
1957	Lobo de Mar	R. Marcos	9,12	4,15	12
1958	Aránzazu	C. Corenera	8,2	5,1	15
1958	Mari Sol	J. Urrestizola	8,05	3,8	14
1959	I. de la Vega	Hnos. Colina		4,7	12



----- Ramón Ojeda San Miguel, 2004 -----



1959	Joven Pachín	I. Castillo	9	4,7	12
1959	ran S. Andrés	J. Santiurde	9	4,7	10
1960	Estrella azul	Colina-Bazán	8,5	4,61	16
1961	V. Arrate	J. Albo	7,95	3,1	8
1970	uevo Lobo M.	. y C. Marcos	14	19,6	130

-----  
 Fuente: A.C.M.C.U., Listados de embarcaciones.

A poco que nos fijemos en el cuadro anterior, observaremos que entre 1930 y 1970 el número de motoras de este tipo inscritas fue menor que el de las traineras en la década de 1920. Señal inequívoca de un sector pesquero poco dinámico y de la mayor proletarización de la marinería.

### C.7. ORIGEN DE LAS MOTORAS MEDIANAS

<u>ASTILLEROS</u>	<u>Nº. BARCOS</u>
Laredo	10
Castro Urdiales	9
Bermeo	2
Santander	1
Motrico	1
Cartagena	1
Santurce	1
Santoña	1

Si las traineras a motor fueron mayoritariamente de construcción vasca, es curioso comprobar en el cuadro C.7. que las nuevas motoras fueron elaboradas fundamentalmente en los astilleros de Laredo



----- Ramón Ojeda San Miguel, 2004 -----



-----  
y de Castro Urdiales con infinidad de tipos de motores (no superaban los 20 CV de potencia).

### **C.8. MOTORES INSTALADOS EN LAS MOTORAS MEDIANAS**

<b><u>MOTORES</u></b>	<b><u>NÚMERO</u></b>
Citröen	5
Beal	4
Yeregui	2
Ballot	1
Cleveland	1
Fiat	1
Renault	1
Universal	1
Goitia	1
Albin	1
Marna	1
Echave	1
Juaristi	1
Imega	1



----- Ramón Ojeda San Miguel, 2004 -----



# TRAINERAS A MOTOR



**Ondarroa, 1927**



**Bermeo, 1927**

**Ondarroa, 1927**



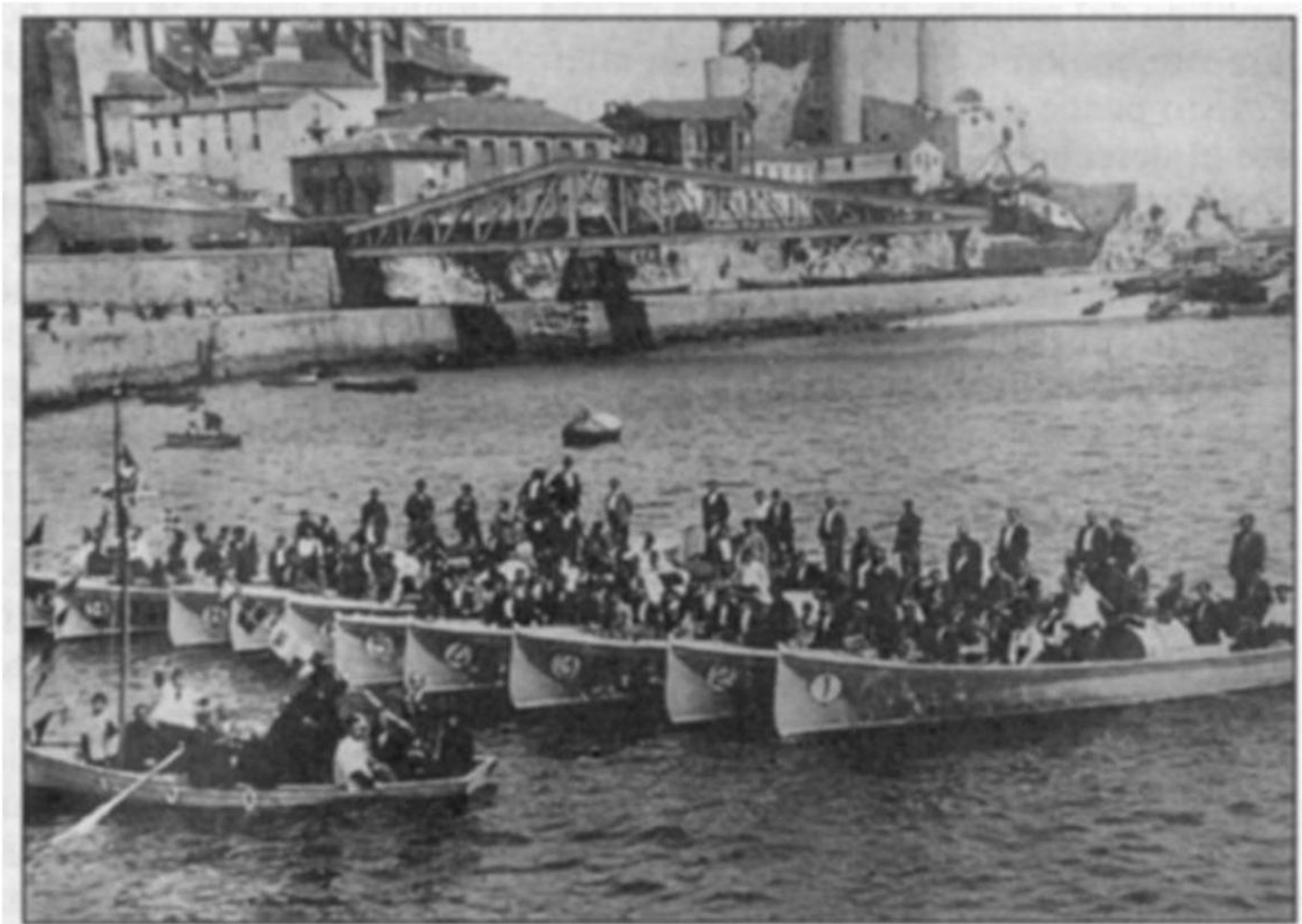
Meléndez, Impresor



Castro-Urdiales

Entrada de una lancha en La Dársena

**Trainera motor**











## 5. BOTES A MOTOR/MOTORILLAS

### 5.1. TRANSFORMACIONES

La motorización de los barcos más pequeños, los botes, se inició en los modelos de codaste, o también denominados botes de dos proas. En un principio se acoplaron a barcos viejos, pero enseguida surgió toda una familia nueva, de tamaños algo más pequeños y motores penta de 5 a 15 CV. En general se fabricaban con cuadernas de acacia; roda, codaste y quilla de roble; y forro de madera de pino.

Los botes a motor, denominados gasolinos en Vizcaya y motorillas en Castro, con el paso de los años fueron perdiendo también sus líneas y formas tradicionales. Evolucionaron hacia formas muy similares a las de las motoras y merluceras. A partir de los años 60 se fabricaban ya con rodas lanzadas y codastes rechonchos y reducidos.





## 5. 2. MOTORILLAS

### C.7. INSCRIPCIÓN DE BOTES A MOTOR EN EL PUERTO DE CASTRO URDIALES

<u>AÑOS</u>	<u>BARCO</u>	<u>DUEÑO</u>	<u>POTENCIA</u>
1920	M <sup>a</sup> . Rosario	C. Puente	
1925	Fraternal	E. Suárez	
1926	Joven José	L. Goitia	
1927	Plus Ultra	Carasa-Sarcha.	
1927	Profeta Moises	J. Pérez	
1927	Patri. S. José	J.M.Quintana	
1927	Vulcano	B.Miquelarena	
1927	José Luis	J. Helguera	
1928	J.Gra Poder	C. Marcos	
1928	Antón	B. Sarachaga	
1930	N.S. Carmen	J. López	
1930	Cris. Colón	P. Laza	
1931	Peli	F. Gabancho	
1932	Dos Hermanos	Dofén-Fonseca	
1932	Lucero del A.	F. López	10
1932	Julio Cesar	C. Marcos	8
1932	Ruiseñor	G. Arozamena	8
1934	8 Hermanos	J. Albo	8
1934	S. Francisco	D. García	8
1934	Joven Cecilia	Hnos.Anglada	
1936	Concepción	B. Miquelarena	12
1938	Joven Pachin	A. Castillo	12
1941	Castori	A. Echabarria	10
1941	Viva C.Rey	B. Cestona	8
1941	Montejurra	M. Perales	
1941	Primavera	O. Fonseca	18
1941	Gastechu	J. Belmonte	6
1941	Salvador	F. Alberdi	
1941	Juam	J.Zaldumbide	
1942	Juan José	J. Bustillo	



----- Ramón Ojeda San Miguel, 2004 -----



1943	Celi II	J. Luciana	4,5
1945	San Antonio	P. Carasa	12
1945	Padre Coraje	G.- Ocharan	12
1945	Ycaro	J.M.Arizmendi	4
1945	Alondra	J.G. Villar	4
1945	Amparito	G. Cuadra	12
1946	San Martín	F.G.Ortaneche	7
1946	Nachi	J. Cortazar	6
1946	Ena	N. Mocejo	5
1946	San Antonio	F. Casadella	12
1946	S. Familia	Hnos.Perales	12
1947	Ángela Madre	J. Bustillo	12
1947	Diodón	V.C. Hermosa	8
1948	Lucero del A.	J. Santiurde	12,07
1948	Santa Ana	E. Suárez	15,9
1949	Maitechu	I. Varga	6,03
1949	Crispali	C. Machín	8
1950	Las Vivillas	L. Albo	12
1950	Condor	T. Epalza	8,1
1951	Conchi	J. Pallín	6
1951	Manchito	R. Lerchundi	
1951	San Roque	Ochoa-Talledo	
1954	Romaal	R. Lerchundi	14
1955	María Goretti	P. Carasa	14
1956	Castillo S.Antón	Mutualidad M.	12
1956	María Matilde	C. Machín	10
1956	Cid Campeador	A. Anglada	6
1956	Natividad	Hnos. Miranda	12
1956	Joven Juanita	M. Sánchez	
1956	Mari Tere	L. Pelayo	20
1957	Dos Hermanos	Mutualidad M.	16
1957	Ángela Madre	J. Bustillo	16
1959	Vistas Castro	M. Vega	4
1959	Gran Sol	J.A. Martínez	8
1959	Teresita N.J.	S. Romaña	6
1959	Conchi Isabel	F. Pando	6
1960	Joven. P.M.	P. Arana	6
1960	Ahora Maravilla	T. Gil	6
1960	Mar celeste	E. Villar	6
1960	Mª.Ángeles	M. Echevarría	6
1960	Santa Isabel	P. Garay	6
1960	Estrella azul	Colina-Bazán	6
1960	Dos amigos	T. Gil	6
1961	Mateo Valeri	M. Carasa	7



----- Ramón Ojeda San Miguel, 2004 -----



1961	Es mío	J. Zaballa	6
1961	José Miguel	M. Acebal	6
1961	Mª. Dolores	M. Portillo	6
1961	V. Arrate	J. Albo	8
1961	N.J.G. Poder	A. Ruíz	6,2
1961	Beli-Belinda	Santos-Zaballa	6
1961	Joven Marce	S. Vélez	12
1961	Luz del Sol	E. Hierro	6
1961	Concepción	J. Casado	6
1961	Joven Fito	A. Lazcano	6,3
1962	Alfonso	J. Solar	6
1962	Ángeles Mari	F. Gabancho	6,25
1962	S. Bellota	L. Perales	3
1964	Nuevo Castillo	F. Liendo	7
1964	LL. Colombia	M. Pando	3
1964	Fenercasu	F. Pecharroman	6
1964	Luz Ángel	E. Villar	6
1964	Alicia	V. Toores	7
1964	Amaya	F. Rodríguez	6,5
1964	Halcón	E. Moreno	6
1965	Marí Inma	E. Perales	6
1965	Atún	J.A. Ten	6
1966	Alberto	C. Garay	10
1966	C.Cienfuegos	J.Arozamena	8
1966	Flora	R. Castillo	6
1966	Luz del Alba	Hnos S. Miguel	12
1966	Nuev S.Andrés	J. Santiurde	12
1966	D. Fleming	P. Cerro	6
1966	Begoña	J. Gurruchaga	6
1966	María Asun	A. Aguilera	6
1967	Chaparral	A. Carasa	6
1969	Madre Tere	J.L. Bustillo	12
1969	Begoña	V. Pérez	9
1969	Marí Tere	M. Rojo	
1969	N.S. Andrés	A. Torre	5,3
1969	Marí Regi	F. Torre	6
1970	Perla Mar	F. Ahedo	12
1970	Rocio Pilar	P. Llave	4
1970	Joseisa	J.M. Núñez	12
1970	Ana Mari	J.G. Elorza	6
1970	Conchita	J.O. Anglada	6
1970	Frabel	F. Carasa	6
1970	Playa Castro	M.S. Larena	12



----- Ramón Ojeda San Miguel, 2004 -----





Si antes del año 1920 una de las características más peculiares del puerto de Castro Urdiales era el enorme contingente de embarcaciones menores existentes (botes y botrinos), no resultará nada extraño que después de esa fecha los botes a motor y motorillas fuesen también muy numerosos. Únicamente como curiosidad, hay que señalar que el primer “moto bote” matriculado fue el *María Rosario*, adquirido en Bermeo por Carlos Puente en el año 1920.

Los primeros botes a motor fueron bastante grandes, con esloras que rondaban los 8 metros. Pero pasada la Guerra Civil se fueron empequeñeciendo en aproximadamente 2 metros de longitud. Luego, desde los años 50 parecen de nuevo vislumbrarse algunos cambios: abundantes motorillas con esloras de alrededor de los 10 metros y muchos botes a motor que rara vez superan los 6 metros.



----- Ramón Ojeda San Miguel, 2004 -----



**C.8. PESQUEROS AUTOPROPULSADOS  
MENORES DE 20 TONELADAS. AÑO 1969**

<u>AÑO</u>	<u>BARCO</u>	<u>TRB</u>	<u>CV</u>	<u>NÚMERO</u>
<u>CONSTRUCCIÓN</u>				<u>TRIPULANTES</u>
1941	Gastechu	3	9	2
1949	Maitechu	2	7	2
1955	María Gorti	4	14	2
1956	Delfín Verde	5	10	2
1956	María Matilde	5	10	2
1956	Cid Campeador	5	6	2
1956	Natividad	5	12	2
1957	Lobo de Mar	4	12	2
1958	Joven Pachin	5	12	2
1960	María Dolores	1	6	2
1960	Santa Isabel	2	6	2
1961	Nestor	1	4	2
1961	Concepción	2	6	2
1966	C. Cienfuegos	2	8	2
1960	Joven P.Miguel	1,66	4	2
1960	Ahora Maravi.	1,7	4	2
1960	Dos Amigos	2	4	2
1961	Mateo Valeri	2	4	2
1961	Es mío	2	4	2
1961	José Miguel	1	4	2
1961	María Dolores	1	4	2
1961	N.J.G.Poder	2	4	2
1961	Beli-Belinda	2	4	2
1961	Elisa	3	12	2
1961	Ana	4	12	2
1962	Alfonso	2	6	2
1962	Mari Cruz	1	3	2
1962	Ángeles Mari	2	4	2
1962	Nuevo Castillo	2	7	2
1964	Fenecarsu	2	4	2
1966	Alberto	2	8	2

-----  
Fuente: A.C.M.C.U.

Alrededor de 125 fue el número de los botes a motor inscritos en el período que estudiamos en este trabajo. Realmente muchos; pero no hay que pensar, ni mucho



----- Ramón Ojeda San Miguel, 2004 -----



menos, que estuvieron todos ellos dedicados a las faenas pesqueras (a diferencia de los barcos más grandes). Como podemos ver en el cuadro C8., en el año 1969, entre motoras medianas y motorillas, 31 eran las unidades que se dedicaban profesionalmente a la pesca, dando trabajo a un total de 62 hombres (los llamados popularmente *boteros*). Existían, por tanto, muchas otras motorillas en manos de simples aficionados o de veraneantes.

### C.9. ORIGEN DE LOS BOTES A MOTOR Y MOTORILLAS DE CASTRO URDIALES

<u>ASTILLEROS</u>	<u>Nº. BARCOS</u>
Castro Urdiales	80
Laredo	8
Santurce	8
Zumaya	5
Santoña	4
Bermeo	3
Santander	2
Portugaleta	1
Motrico	1
Lequeitio	1
Luanco	1
Orio	1
Erandio	1

A diferencia de los barcos más grandes, la inmensa mayoría de las motorillas de Castro Urdiales fueron construidas por *galafates* y carpinteros de ribera locales. Casi fue el único reducto en el que se refugió la cada vez más debilitada actividad constructora. Probablemente, la última oportunidad de los



----- Ramón Ojeda San Miguel, 2004 -----



astilleros castreños. La actividad, después de la crisis de finales del siglo XIX, había estado a punto de desaparecer, tal como dramáticamente se dibujaba en un escrito publicado en el año 1901:

“LA CONSTRUCCIÓN de embarcaciones de pesca, la industria que más debiera florecer en esta costa, se halla sin ninguna vida en la actualidad; en otros tiempos, la fama de sus barcos dieron nombre a sus astilleros, en los cuales, no solo se construían embarcaciones para la pesca, sino también buques de alto bordo que hacían la carrera de América; hoy, solo uno o dos botes a lo sumo, suelen construirse al año. Santoña, Ondarrosa y Lequeitio son los encargados de surtir a este puerto de las embarcaciones que necesita; y no se alegue que el valor de la construcción resulta aquí más cara que en dichos puntos, pues sus precios, regulados por las dimensiones de los barcos, son idénticos en toda la Costa Cantábrica, dado que se usan los mismos materiales, proceden del mismo sitio e iguales son los jornales que se pagan; por el contrario, construyendo aquí, podría obtenerse la respetable economía de transporte, que no se debe despreciar. Otra será la causa que haya determinado el desvío de las construcciones hacia aquellos lugares;



----- Ramón Ojeda San Miguel, 2004 -----





quizás la facilidad del pago; pero sea lo que fuere, a la corporación municipal corresponde preocuparse de ello, haciendo un estudio detenido, y si presido fuese, dando primas o auxiliando con pequeños dispendios, tan remunerativos después con exceso, pues el fomento de esta pequeña industria, tan necesaria para el desarrollo de la pesquería, además de favorecer el comercio local ensanchándolo, sería el bienestar de muchos que acudirían a trabajar.

Lástima causa contemplar la playa y campa de BRAZOMAR, terreno apropiado y de excelentes condiciones para la construcción, abandonada solo a sus arenas.

Si la pesca floreciera, el trabajo de las redes renacería; el comercio se ensancharía abarcando en su negocio el de los demás artículos indispensables, como LONAS, ANZUELOS, CORCHOS, PLOMO, REMOS, etc., tan escasos en la plaza, y lo que en su mayoría, por no existir en ella, hay que aportar de Bilbao”<sup>19</sup>.

---

<sup>19</sup> La Ilustración de Castro, nº. 143, 13 de octubre, 1901.





**C.10. MOTORES INSTALADOS EN LAS  
MOTORILLAS**

<b><u>MOTORES</u></b>	<b><u>NÚMERO</u></b>
Guldner	24
Diter	15
Ballort	5
Fiat	5
Citröen	5
Renault	4
Yeregui	3
Echave	3
Beal	3
Goitia	2
Universal	2
Crisler	2
Piker Pike	1
Wander	1
Adher	1
D.K.W.	1
Morris	1
Peugeot	1
Somme	1
E.P.G.	1
Sole	1
Imega	1
Urpe	1



----- Ramón Ojeda San Miguel, 2004 -----



Después del repaso efectuado sobre cada uno de los tipos de barcos motorizados utilizados por el sector pesquero castreño, dos hechos, para acabar, creo que son dignos de reseñar. Primero, que, al igual que en el País Vasco, el paso del vapor a los motores de explosión fue en Castro Urdiales bastante rápido; mucho más que el de los barcos de vela y remo a las calderas de carbón<sup>20</sup> (inacabado, por otra parte). Pero, y en segundo lugar, siguiendo la estela de una actividad pesquera, salvo en años muy coyunturales, siempre en crisis, la flota castreña estuvo lejos, en términos mecánicos, de las de otros puertos vecinos mucho más dinámicos.

---

<sup>20</sup> Sinde Cantorna, A.I, Fernández Vázquez, M<sup>o</sup>. T., y Dieguez Castrillón, I., El proceso de difusión tecnológica en la pesca de altura del norte de España, Historia Agraria, Revista de Agricultura e historia rural, n<sup>o</sup>. 28, 2002. Y Ansola Fernández, A., “Surgimiento y consolidación de la Santoña pescadora, conservera, salazonera”, en Santoña: de los escabeches a las salazones. La transformación de una villa litoral de Cantabria, Santander, 2000.















**PUERTO Y AYUDANTÍA DE MARINA  
DOCUMENTOS PARA LA HISTORIA MARÍTIMA  
DE CASTRO URDIALES  
A MEDIADOS DEL SIGLO XIX**



*Ramón Ojeda San Miguel*



A efectos de organización administrativa, las “Ordenanzas de Matrículas de mar” del año 1802 dividieron el litoral español en *Provincias Marítimas*. A su vez, éstas se subdividieron en *Distritos Marítimos*. Directamente encuadrados en el organigrama militar de la Armada, al frente de las provincias figuraban como autoridades competentes y máximas los *Comandantes*; y dependiendo de ellos en el escalafón, los *Ayudantes de Marina* eran los encargados del gobierno de los distritos.

El cargo de *Ayudante de Marina* recaía siempre en un oficial de la Armada, siendo una de sus principales misiones la organización del reclutamiento de la marinería que debía servir en los buques de guerra. Sin embargo, la legislación del siglo XIX, pese al componente básicamente militar del puesto, otorgaba a los *Ayudantes de Marina* jurisdicción en una gran variedad de materias que hoy consideraríamos de pleno carácter civil.

Regulaban y sincronizaban el trabajo de los prácticos, el orden público en barcos y puerto, coordinaban los servicios de vigilancia de costas y salvamento, intervenían directamente en cuestiones de sanidad y salubridad de mulles y navíos, controlaban la inscripción de buques y listas de tripulantes, vigilaban por el cumplimiento de la ley en la actividad pesquera, e, incluso, participaban en los dictámenes de las obras portuarias. En definitiva, los *Ayudantes de Marina*, a modo de “brazo” omnipresente de la Administración del Estado, intervenían prácticamente en todas las actividades que tuvieran que ver con la vida marítima de su distrito.

Aunque todavía han sido muy poco utilizadas, precisamente por esta amplísima gama de competencias, las *Ayudantías de Marina* generaron una importantísima documentación de carácter histórico en el siglo XIX. En este pequeño trabajo, a modo de ejemplo ilustrativo de las amplias posibilidades brindadas al investigador, vamos a transcribir parte de la documentación que sobre cuestiones portuarias y de policía se ha conservado en la *Ayudantía de Marina de Castro Urdiales* para

mediados del siglo XIX. Por otra parte, a efectos de búsqueda documental, hay que señalar que, como tales, las *Ayudantías* dejaron de existir a partir del año 1992. Momento en el que se produjo la definitiva desvinculación de la Administración Marítima respecto a la Administración Militar. Las *Ayudantías* se transformaron en *Capitanías Marítimas* dependientes de la Dirección General de la Marina Mercante y en última instancia del Ministerio de Fomento. Así pues, los fondos documentales de carácter histórico se conservan hoy en la sede de la *Capitanía Marítima de Castro Urdiales*.

Veremos en los siguientes documentos, cómo los oficiales que ocuparon el cargo de *Ayudantes de Marina* de Castro<sup>1</sup>, demostraron una altísima sensibilidad hacia todos los problemas portuarios de la localidad. A pesar de las esperanzas y buenos augurios que despertó el “Decreto de 4 de noviembre de 1820” catalogando al de Castro como puerto de 3ª clase, del establecimiento de la “Real

---

<sup>1</sup>El Distrito Marítimo de Castro Urdiales, encuadrado dentro de la Provincia Marítima de Santander, comprendía toda la extensión costera que iba desde la Ensenada de Ontón a la Punta de Oriñón o Sonabia.



Junta del camino de Bercedo” en los años 30, creación de la “Junta local de Muelles” en 1836, y de la declaración de 2ª clase en el año 1842, la *Ayudantía de Castro Urdiales* fue consciente en los años centrales del siglo XIX de que el gran problema radicaba en el deterioro de las infraestructuras portuarias y en su falta de modernización. Problema todavía mucho más grave porque el sector pesquero estaba entrando en una etapa de claro crecimiento y desarrollo: *“Al progresivo aumento que se nota en la Población se debe sin duda el notable (...) que tienen las pescas en los dos últimos años, porque se ocupan en ella más brazos en cada día; pero aunque el conocido esmero en su beneficio, y situación de este puerto respecto a aquellos a que se exporta son bastantes a sostener una regular demanda, no por eso mejora mucho la suerte de los Pescadores, quienes en la imposibilidad de mantenerse exclusivamente con los productos de la pesca por su crecido número, se ven obligados a dedicarse a la labranza para atender a sus necesidades. Este mal que no deja de ser de alguna consideración, podría evitarse en parte facilitando a la Marinería el mejor puerto que su posición ofrece. Tanto que construido como está*



*delineado en los planos levantados por el Ingeniero Mathé sería el mejor de la mar cántabra, y la concurrencia de buques entonces, ocuparía a una parte de estos individuos en darles los oportunos auxilios de todo género; siendo esta abra, tanto más digna de llamar la atención del Gobierno de S.M., cuanto que de ella resultaría un inmenso beneficio para los hombres de Mar dedicados al cabotaje y navegación de altura que llegan a esta costa, donde los temporales malos son tan recios como numerosos todos los inviernos; viéndose precisados a capearlos en un Golfo tan corto y donde perecen no pocos. Tal calamidad sólo es debida a la falta de refugio en un puerto como el que con poco dispendio aquí podría hacerse, sin barra ni el menor peligro por su entrada y salida, ni un el inconveniente de la marea con la que tanto hay que contar en los otros. Sabido es que todos los temporales en el Norte de la costa de España son del 3º y 4º cuadrante, y aun más de este último, así como también que cuando cogen a los buques del Cabo de Ortegá para el E. Ningún puerto les queda a sotavento de fácil acceso más que este puerto que no pocas veces hace lamentar la pérdida de aquellos (....).*

*Que la única observación que ocurre sobre esta pregunta es la falta de puerto para colocarse en todo tiempo las embarcaciones mayores por hallarse derribado el Muelle que cerraba antiguamente los pasos de agua y marejada entrada por los arcos llamados de Santa Ana. Y aunque se ha hecho mérito de esto en contestación a la 4ª pregunta, he creído conducente reproducido aquí con objeto de llamar más la atención de S.M. como punto que es de gran trascendencia para la utilidad general del Comercio y de la del Navegante, lo que podría lograrse con poco dispendio en proporción del bien que resultaría, aunque no se hicieran todas las obras señaladas en el plano levantado por el dicho Mathé”<sup>2</sup>.*

---

<sup>2</sup>Archivo Capitanía Marítima de Castro Urdiales, “Informe al Gobierno sobre pescas y navegación”, 29 de julio de 1847.



## DOCUMENTOS

*“Se da parte al Comandante del Testimonio y Providencia del mal estado en que se hallan las cabezas de los muelles que forman la Dársena de este puerto”, 28 de junio de 1845.*

*“...Habiendo arrancado la Mar en el último invierno y en los anteriores varios sillares de cerca de la planta de las dos cabezas de los muelles que forman la Dársena de este Puerto, se hallan aquellos con riesgo inminente de empachar con su caída la entrada de ella. En su consecuencia la Junta de Muelles aquí establecida, con fecha 10 de marzo último, hizo reclamación a la Autoridad respectiva a dicha Corporación, para con la urgencia que de suyo trae la importancia de estas obras y aprovechando la estación del verano en íbamos a entrar, se procediese a la reparación de los daños que causan dichos sillares arrojados en la entrada de la Dársena, y evitar los mayores que amenaza tener lugar, con la caída de la una o la otra cabeza de dichos muelles, pues las dos están*



*muy deterioradas por la falta de las indicadas piedras, que es en la parte sumergida, aun en la baja marea de aguas vivas. Mas hasta la fecha nada se ha hecho, ni siquiera aprontar los útiles y materiales que son necesarios emplear al efecto. Y como dichas obras no pueden hacerse en esta costa sino en los dos o tres meses de verano que restan, como V.S. sabe muy bien, he creído es mi deber elevarlos, como lo hago, a su superior conocimiento*

**“Trata de establecer un baño en la cabaña”**, 18 de septiembre de 1845.

*“(…) donde titulan la Cabaña, al Norte y próximo del extremo de la muralla que tiene por nombre el Torrejón, es donde la Junta de Beneficencia de esta Villa trata de establecer unos baños flotantes que sirvan para hombres como para mujeres y a todas horas, con el fin de que los habitantes de ella no carezcan de un refrigerio tan grato y útil a la vida. El lugar escogido es un placer de casa porque tendría como 15 varas de cuadrado y comprendido entre unas peñas que lo guarecen incluso de la*

*acción violenta de las olas, cuyo lugar creo no tiene ningún inconveniente en que sea destinado para baños en la forma que se ha indicado porque no causa perjuicio a puerto bajo ningún punto de vista”.*



*“Buques y cargas en Oriñón”, 10 de enero de 1846.*

*“En 19 de septiembre del año pasado tuve el honor de pasar a V.E. la comunicación siguiente: Por casualidad he sabido que a instancia de Don*

*Francisco de Villota y Mureta vecino de Guriezo se ha servido V.E. facultar al Ayudante de Marina del Distrito de Laredo para despachar los buques que hagan entrada por Oriñón al río de aquel Valle, siempre que cierren su registro en la Aduana de Santoña o Laredo; y esta disposición la apoya V.E. en el buen deseo de beneficiar el comercio y la navegación. Situado dicho río en un punto intermedio con mi costa (...) entre Laredo y esta Villa, déjase conocer que el paso dado por Villota ocultaba otros pensamientos; y en efecto ha conseguido con el sustraerse de la autoridad municipal de esta referida Villa, que le demandaba determinados derechos, impuestos a su extracción de fierros que labra en la Ferrería que allí maneja, y cuyo recurso está aún pendiente en los tribunales (...), el caso cierto es que con aquella orden se ha alterado la demarcación del Distrito de esta Ayudantía, y por consiguiente las atribuciones (...). que extendiéndose la jurisdicción de Castro Urdiales a la otra parte de la Ría de Oriñón, donde tiene su municipalidad un Barco para el pasaje, no podrá menos que resistirse al ver allí a otra autoridad...”*



***“Informe sobre el lugar a propósito para colocar las torres de vigía en la costa”, 27 de marzo de 1847.***

*“Hecho cargo de la comunicación de V.E., fecha 21 del que rige, y examinado el terreno para la debida colocación de vigías en esta costa de que trata la instrucción pasada por el Señor Comandante Ingeniero, cuya copia me incluye adjunta, soy de parecer: Que el lugar donde se halla la caseta de Talaya de este Gremio en la punta de Rebanal<sup>3</sup> es el mejor para la primera, y que la 2ª debe colocarse en el llanito que está en la Medianía de la falda del monte de Candina por la parte de la costa, cerca de Sonavia, prefiriendo dicho local al de la punta de este nombre por las razones siguientes: descubrir más horizonte, tener una atmósfera limpia no embarazada con el agua menuda que da cuando la mar es gruesa, llena de cerrazón la costa, y tener mayor seguridad para las comunicaciones con el Pueblo en todos los casos”.*

---

<sup>3</sup>La caseta del Rebanal se denominaba popularmente en aquellos años “Casilla de los Campos”.





*“Aranceles de auxilios de Mar”*, 1 de enero de 1848.

*“Deseoso de observar en todos los casos que tienen contacto con mi destino público lo más justo y equitativo, me encuentro muchas veces perplejo al tener que fallar sobre el monto en que deberían pareciarse los servicios de auxilio que los Marineros de este Distrito dieron a los buques de todas clases que los malos tiempos han hecho arribar a este puerto desde que S.M. tuvo a bien colocarme a su frente, porque en él no había Arancel que fije lo que debe ser un caso dado, y de consiguiente sin ley ni orden particular a que referirme en los diversos que han tenido lugar hasta ahora. Y no ocultándoseme*

*que la bravura de los mares de esta costa cantábrica me ha de colocar muchas veces en lo sucesivo en la misma posición violenta teniendo que justificar trabajos ajenos y difíciles de graduar a placer de unos y otros interesados de contraria especie, he creído de mi deber para evitar tales conflictos el someter a la alta consideración de V. E. El proyecto de Arancel que acompaño adjunto, porque si lo halla arreglado relativamente, a lo que sobre el particular marca el que rige en este Puerto, me autorizas para ponerlo en la práctica (...), porque persuadido como estoy de que V. E. Conoce lo terrible de las borrascas que azotan esta mar no necesita de una memoria (...)*

## ARANCEL DE AUXILIOS DE MAR EN EL PUERTO DE CASTRO URDIALES

	Dentro de la Concha			Fuera de la costa		
	Lancha menor	Lancha Mayor	Marinero	Lancha Mayor	Lancha menor	Marinero
Por medio día a flote	18 reales	15 reales	5 reales	10 reales	20 reales	8 reales
Por día entero a flote	100	20	8	12	25	10
Por medio día en varada	12	25	8	15	30	12
Por día entero en varada	16	30	10	20	40	14

Temporal ordinario. Aumentos que hay que hacer a la arribada cuando se dan en:

Por cada medio día a flote

Por cada día entero a flote

Por cada medio día en varada

Por cada día entero en varada

Por una Guindalesa de 150 brazas para espaciarse: 100 reales

Por cada dos Guindalesas de 150 brazas para espaciarse: 300 reales

Por un calabrote de 60 brazas para espaciarse: 800 reales

*NOTAS*

*1ª Se entiende por dentro de la Concha las aguas al oeste de la línea tirada desde Santa Ana a la punta de Cotolino y fuera de la Concha la mar que ocupa la parte Este de dicha línea.*

*2ª Los prácticos del puerto que sirven a los buques para tomarlo o lograrlo ganane el doble que un marinero en todos los casos.*

*3ª Los oficiales del Gremio de Mar (aquí no hay cabos como en otras Matrículas) y los Alguaciles que se empleen en reunir la gente y facilitar los trabajos de auxilios en tierra, ganarán como cada marinero, y el Alcalde del Mar como el Práctico.*

*4ª Se entiende por temporal ordinario todo viento fuerte o mar gruesa que no permita salir a la pesca las lanchas mayores que son de 22 codos de eslora.*



*5ª Por medio día, según ordenanza, se entiende cualquier tiempo que no llegue a 5 horas en tiempo de invierno, y a 6 horas desde el 1º de abril hasta el 1º de octubre. Día entero es todo lo que está comprendido entre 5 y 10 horas los meses restantes de verano; contando siempre como horas de trabajo todas las que trascurren desde la salida de los muelles hasta la vuelta a ellos para desembarcarse después de dado el Auxilio.*

*6ª Cuando los trabajos de auxilio en un día natural excedan de 10 horas en invierno y 12 en verano se contará como día y medio. Pero cuando no llegue el trabajo a tres horas se rebajará la cuarta parte de lo que señala el arancel al medio día y la mitad si no llegase el trabajo a una hora.*

*7ª En los temporales grandes o sea extraordinarios en que al dar los auxilios haya peligro eminente de ahogarse, lo que lo hayan de dar y cuando los auxilios se presenten de noche, graduará el Capitán de Puerto asociado a dos capitanes de buques que estén en él, o bien dos Pilotos o Patrones, lo que deberá abonarse tanto a cada hombre como por cada lancha o aparejos, de los que hagan servicio.*

*8ª Cuando una Lancha mayor cuya tripulación son 18 hombres lleve once remos se le asignará lo que corresponde a una lancha pequeña, y no se abonará a cada lancha que lo que está señalado”.*



*“Informe sobre la conveniencia de clasificar a este puerto de refugio de 1ª clase”, 5 de julio de 1852.*

*“Enterado por la comunicación de V.E. (...) relativamente a la exposición de dirigió a S.M. el Ayuntamiento de esta Villa (...) para que se declare puerto de refugio el titulado por Concha de Castro, debo decirle lo siguiente: la ensenada titulada la*

*Concha de Castro, que la importancia para los navegantes de la mar cantábrica, está reconocido desde muy antiguo, siendo testimonio irrenunciable.*

*Los fragmentos del muelle hecho en época muy remota para impedir el paso de las olas por los 4 boquetes que forman los tres islotes que al s. Del castillo termina en el dicho de Santa Ana. En épocas posteriores también se ha hecho mérito de las ventajas que representaría a la Humanidad y al tráfico mercantil con volver a cerrar indicados boquetes, y más aún si las obras se extendieran a la formación de un puerto en el que hubiese no sólo Concha, para recibir toda clase de embarcaciones en todos tiempos y en todas horas por ser la costa limpia de escollos y hacerse aquel con un gran capital en lugar que comprendiese hasta 40 pies de profundidad en las mayores bajamares. Pero una vez la mar y otras las malas pasiones de los hombres han destruido el refugio del surgidero y entorpecido la realización hasta la reconstrucción de las obras caídas.*

*Destinado hace siete años de Ayudante de Distrito y Capitán de este puerto he tenido lugar de ver y*



*estudiar en cuanto las circunstancias (...) este rincón del Océano que por su pequeñez es casi imperceptible en el mapa, está dotado por su posición relativa a las puntas de Quejo, Santoña y Rebanal y el Monte de Cerredo da un abrigo para las embarcaciones respecto a las olas y el viento, que excede en mucho a lo que puede juzgarse por su extensión. Tanto que puede asegurarse sin temor de ser desmentido, que no hay ejemplo de que un buque haya podido regir las velas en la mar no haya podido tomar este puerto habiéndose dirigido a él. Lo que ha dado lugar a que entre los navegantes de cabotaje se diga “a Castro o al Cielo” entre peñas y Machichaco, en aquellos días que los temporales del V al NO tan frecuentes todos los inviernos los sorprenden fuera de los puertos. Y esto hoy es una verdad para todas las embarcaciones de menos de 100 toneladas que se dirija a esta Concha lo será igualmente con ayuda del arte, los vientos de todas partes, a todas horas y con todos vientos, haciendo las obras indicadas.*

*Todos los capitanes y marineros del cabotaje desde Vigo a Fuenterrabía saben a los pocos años de ejercer la profesión lo importante que es para ellos*



*la situación de este puerto, pues que pudiendo situarse entre los puertos de Santoña y Villano de Plencia, saben que han de dormir tranquilos en su dársena, y sin él probablemente no saldrían a la mar desde noviembre a marzo. En los otoños que los vientos del Sur corren con tanta velocidad que imposibilitan la entrada en casi todos los puertos del N. Vienen a abrigarse a esta Dársena los buques de menos de 100 toneladas cualquiera que sea el destino que motive su pasada por frente de ella. Y los mayores que hacen viaje a Bilbao suelen ir al socaire del monte de Santoña, donde cuando les da el contraste, o sea, cambio brusco del viento al NO (que sucede frecuentemente) no pueden permanecer allí ni entrar en aquella Ría la mayor parte de las veces, por lo cual se hacen a la mar poniéndose a la capa hasta que el estado de la marea los pueda admitir en Portugalete; y entonces, para no perecer en la costa de Francia, acometen la ardua empresa de atravesar aquella barra; que ha sido muchas veces la tumba de hombres útiles a la sociedad y más comúnmente de buques que se han sepultado con los viajeros que conducían, en aquellas arenas, por no poder*

*colocar con toda seguridad en esta concha sus buques a flote.*

*Los casos de refugio que han tenido lugar en este puerto en el tiempo que sirvo el destino, y en esas circunstancias graves que los hombres de mar (que por cierto no son los más cobardes) han traído juntado en el rostro y en su cuerpo la fatiga, han sido muchos, uno de ellos el mayor sin duda por el número de buques, el que el Ilustre Ayuntamiento hace mérito, cuyos días se perdieron en la Barra de Santander (...) no quisieran o no supieron venir a este abrigo. Entonces, así como otras muchas veces, han arrastrado de Ortegá por no poder tomar a Bares, ni otro puerto de Asturias ni Santander, buques que hacían el viaje por las costas de Galicia para las de Andalucía y Mediterráneo y aún para los del extranjero, como consta del libro en que hago estos asientos como tal capitán de puerto. Cuyos hechos puede saberlos V.E. el Y. Señor Comandante General del Departamento por declaraciones que pueden mandar tomar a todos los patrones y capitanes de los buques que hacen el cabotaje en esta mar brava, así mismo como los SS comandantes de los buques de guerra y*

*guardacostas que lo han visto y que por ellos mismos ha pasado parte de aquellos casos. Los cuales estoy seguro que al emitir su opinión sobre el particular, aconsejarán l Gobierno de S.M. fijase la atención en los grandes beneficios que resultarían a la Nación de tener a todos sus buques a cualquiera hora que les fuese conveniente, y en general a todo el Comercio. Con esta acción (...) lo que dice el Guardia de la Armada D. Vicente de Tufiño de San Miguel, al tratar de la Ensenada de Castro y fondeadero en la Concha, donde se perdieron unas embarcaciones importantes, que basta por si sola para que los buques que se dirijan al fondeadero no lo tomen en el punto conveniente y otras se retraigan de hacerlo; tal es la parte donde dice el final (al N EN de la punta de Santa Ana está un islote muy próximo a la costa=debe darse al NO de la punta de Santa Ana, cuyo islote que llaman de los Conejos está situado al principiar la cala de Urdiales al E.. Y donde dice que se puede fondear en la Concha de Castro, como al S.E. del muelle en que hay buenos fondos de arena (...) pero sólo con buenos tiempos y para aguardar marea; y que cuando los vayan a ejecutar se dará resguardo a la punta de Santa Ana porque tiene unas piedras*



*que tiran hacia el E como un tercio de cable, debía de expresarse del modo siguiente: se puede fondear en la Concha de Castro como al EN de la boca de la Dársena en 5 o 6 brazas en todo tiempo cabo a tierra en la punta SO de Santa Ana y en el muelle donde hay argollas de piedra o fierro al efecto, si los vientos fuesen del 3º y 4º cuadrante para aguantar marea o entrar en la Dársena, y cuando lo vayan a ejecutar se dará resguardo a la punta de Santa Ana porque tiene un bajo fondo de piedra a 10 brazas con solo 5 pies de agua y una restinga l SE del mismo islote de Santa Ana que se entiende a un tercio de cable de 27 brazas de agua. Con estas aclaratorias que se debían hacer y mandar poner por nota al dicho derrotero no sucedería lo que aconteció al buque Ricardo”.*





***“Informe que se refiere a las obras indicadas por el Señor Mathé para hacer de esta Concha un puerto de utilidad al comercio y a los Navegantes”, 22 de noviembre de 1852.***

*“Hecho cargo de la Comunicación de V.E. del 15 del corriente donde me traslada la que el Señor Gobernador de la Provincia le pasó en lo relativo al informe de los puertos de la comprensión de la mism y en referencia a que deben designarse, para atender a su conservación y mejora, voy a tener la satisfacción más cumplida, ocupándome del asunto; y para cumplir mi deber y satisfacer los*

*deseos de V.E. diré a continuación lo que sobre el particular se me ofrece: La importancia de esta Concha para los navegantes en la mar Cantábrica está reconocida desde tiempo inmemorial, como lo prueban las grandes argollas y otros amarraderos que tiene el muelle del S. De los dos que forman la dársena y los fragmentos de otro gran muelle también de época muy remota hecho para impedir el paso de las olas por los cuatro boquetes o huecos que dejan los tres islotes que al SE del Castillo y unidos a su base por puentes, terminan en el llamado de Santa Ana donde también hay amarraderos par las embarcaciones (...).*

*(...) me limitaré ahora a hacer un extracto de las razones allí expresas y que pueden considerarse como principales: La situación de la Concha o sea antepuerto de esta Villa, tiene su situación SE (...) franca de todo bajo y fondo suficiente para embarcaciones de todos portes, y bastante metida en la tierra para que la punta del Rebanal defienda (...) de las olas que empujan los vientos duros del NO y N permitiendo venir a él las naves con todos los vientos en que puedan regirse velas. Segunda, que todos los buques de cabotaje que hacen el*

*servicio entre las plazas de Gijón a San Sebastián, cuando llega la estación de invierno entran a pasar tranquilos la noche en la dársena interior, y si cruzan por su frente después de las dos de la tarde y aún antes. Y los mayores no lo hacen en el antepuerto, porque roto el muelle que impedía la pasada de las olas por los boquetes indicados, no pueden gozar de igual bienestar, dirigiéndose como último recurso al abrigo y mal tenero del Fraile de Santoña o atravesano la peligrosa barra de Portugalete, en los temporales, que no siempre les permiten embocar por entre las puntas de los muelles, yendo a dar de costado en las arenas de uno u otro. Y tercera, que los casos de refugio que todos los años tienen lugar aquí son tantos que representan la mitad de las toneladas en el movimiento del puerto (...); pues que se ven desde octubre a marzo muchos buques de los que se dirigen a Bilbao que pasan los seis, ocho y más días sufriendo entre Punta Galea y el Fraile vientos y mar, haciendo pasar vigilias penosas a las tripulaciones, que les destruyen su aparejo por no poder entrar en el puerto de su destino ni estar aquí con comodidad hasta que variasen las circunstancias que los detienen fuera. Pues bien, a*

*todas estas ventajas que ofrece esta localidad hay que añadir otra importantísima, cual es la de la luz que debe colocarse dentro de breve tiempo en la torre que al efecto se está construyendo en uno de los ángulos del Castillo y cuyo aparato catadióptrico de Frenel se halla aquí ya”.*



*“Informe sobre datos para la situación en la Concha del puerto de refugio”, 6 de marzo de 1854.*




*“Habiéndome enterado Don Julián Pastor del deseo de V. Comunicado por carta fecha 28 del pasado, para que yo le digo por escrito lo que sepa de las observaciones que se han hecho relativas primero a la dirección de las olas en los Temporales, 2º los vientos reinantes y no reinantes y 3º las corrientes y las mareas de esta localidad, debo manifestar 1º que los buques grandes que recalán a esta Costa (...). 2º que los vientos duros son vendavales y sures, los primeros abrazan desde el SO al NO y los segundo de el S al SE con fuertes contrastes o cambios bruscos, siendo pequeñas las olas cundo no pasa el viento al O, notándose cambios bruscos de viento al N y NO, si corre el viento S de los otros en invierno comprometiendo la navegación, con mar gruesa y olas grandes que se llegan a la costa contra la dirección, imposibilitando la entrada en los puertos. Los vientos desde el EN hasta el SE para la parte oriental son poco subsistentes y también poco fuertes, que a lo más forman un maretón del ventado que no es más que aparente. Nunca hay en esta localidad viento desde el S al NO porque lo estarán seguramente al extremo del monte llamado*

*Cerredo. 3º las corrientes de esta costa dependen de las mareas, provienen de otras cosas más poderosas y constantes, pudiéndose asegurar sin temor de equivocarse que pasan aquí por fuera de puntas (...) de tierra hay lo que nosotros llamamos Reversa que sigue las ondulaciones de la costa en sentido contrario de aquellas, razón por la cual las arenas del río de Brazomar llegan a tomar asiento hasta San Guillén o Santa Ana, manchando las restantes hacia el NE de ella y entrando en el abra de Urdiales que está inmediata.*



*Además de lo expuesto sobre las tres preguntas que V. Me hace, es mi deber recordar a V, que en esta Concha y lugar donde hay de 22 a 26 pies de agua en bajamar al E de la cabeza al muelle N y distancia de 60 o 70 brazas (100 a 120 metros) es donde colocados los buques de algún porte (50 a 200 toneladas) para aguardar oportunidad de marea que les permita entrar en a Dársena, sufren grandes choques de mar cuando las olas muy elevadas pasan por los boquetes de Santa Ana y se encuentran con las olas que doblan la punta de la misma isla y los molesta poniéndolos en peligro: por lo tanto para asegurar en dicha Concha la estancia de los buques que quepan en ella cuando la mar esta embravecida es muy conveniente que dichos boquetes se cierren”.*





*“Sobre las menas de hierro depositadas en los muelles del Norte y el Muellecillo”, 29 de junio de 1855.*

*“Tengo el honor de acompañar a V.S. para la resolución que estime conveniente la adjunta instancia que los señores Ocharan y Murga de este Comercio, y al verificarlo creo de mi deber manifestar a V.S. que es una verdad que desde tiempo inmemorial han sido colocadas las venas (minerales de hierro) a que en indicada instancia dicen en el sitio denominado Muellecillo, conforme en la misma se expone y cuya localidad debe creerse fue arreglada con este objeto porque no*



*tiene ninguna escala de servidumbre para las lanchas pescadoras. Y es cierto que por disposición mía dictada en el verano pasado a petición de dichos Señores se colocaron algunas menas en este pequeño espacio del principio del muelle del N, en razón de la pequeñez del expresado Muellecillo y con prevención de que se dejase para el servicio de los pescadores y demás tratos de personas la distancia de nueve a diez pies en su ancho hasta el borde interior donde está la escala, por considerar suficiente esta extensión para el único servicio que por allí y en toda aquel muelle se hace, por cuanto a que la demás clase de comercio en su carga y descarga se ha hecho siempre y se hace en el muelle del Sur y en la rampa muelle que al efecto se construyó en el año 1852 en la misma al centro de la población de que esa Comandancia tiene el oportuno conocimiento. La necesidad de deberse colocar las menas con las que aquí se trafica en el sitio del Muellecillo, proviene de que donde están los minerales de asiento no se puede efectuar la carga en los buques por no permitirlo la costa ni la Hacienda, y porque aquella localidad en el puerto, al extremo de la población, no tiene otros servicios y los cantiles de pesca pueden ser envenenados por*

*ellos, y esta misma necesidad ha sido siempre reconocida por las autoridades de marina y por esta corporación municipal, que nunca ha hecho la más mínima gestión sobre el particular hasta que en el mes de octubre del año pasado me dirigió la comunicación que copia adjunta con el n° 1 a la que contesté”.*

***“Sobre la colocación de menas en el Muellecillo y muelle del Norte”, 30 de junio de 1855.***

*“Por lo que y habiéndose observado por los dueños de las menas las condiciones por mi prevenidas respecto a dejar el servicio marineró y personal necesario en los puntos y a la d. Del muelle del Norte, no colocasen mayor cantidad de menas de 2000 quintales, no puede alcanzar el que suscribe los motivos de conveniencia pública que habrán podido excitar al Ayuntamiento en tomar la medida de que se hace mérito en la exposición que se acompaña, respecto de un asunto en mi concepto ajeno a sus atribuciones y en que nada lastima a las restantes clases mercantiles ni a la industria pesquera, al paso que se protege a otra clase de*

*comercio, que habiendo tomado en el día más ensanche necesita local que antiguamente y de no proporcionársele en los puntos referidos sería imposible que continuasen sus operaciones en este puerto porque no hay otro a propósito, atendiendo al poco valor del artículo que no puede sufragar los gastos de almacenaje”.*

**“Revista de inspección de la Matrícula de mar”, 8 de agosto de 1857.**

*“Respecto al estado algo deteriorado de los Muelles de este puerto a que se refiere la nota 9ª, se tiene dado parte a la Comandancia del tercio y a los Ingenieros de Caminos, Canales que lo tienen reconocido y aun formado el presupuesto de las obras. Pero estoy en la inteligencia de que no se haya hecho el correspondiente a su limpia en la parte conocida con el nombre de “pozada”, donde hay muchas piedras sueltas, como de escombros de edificios, que perjudican a los fondos de los buques en las ocasiones de las bajas mareas. En la actualidad se está formando la escollera que ha de*

*servir para cerrar el paso a las olas por los boquetes de Santa Ana junto al Castillo”.*

