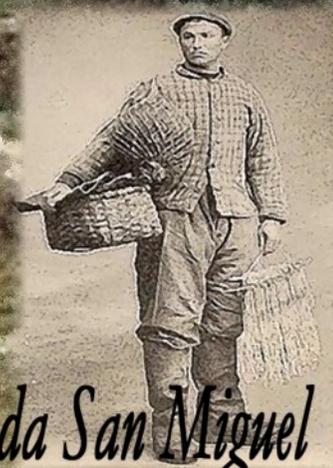




BESUGOS, VELEROS, VAPORES Y TRAINERAS



LA COSTERA INMEMORIAL DEL BESUGO



Castro Urdiales, 2006



Ramón Ojeda San Miguel



La inmensa mayoría de los documentos más antiguos que nos han quedado con referencias expresas a la pesca en el Cantábrico, ponen de manifiesto que la pesquería del besugo ha constituido hasta no hace todavía siglo y medio la principal de las costeras.

A pesar de que la captura de besugos se hacía en los difíciles y peligrosos meses invernales y en barcos no muy desarrollados técnicamente, por razones de hábitos de consumo en el interior castellano y Valle del Ebro, así como por las facilidades que las bajas temperaturas ofrecían para la conservación y transporte en fresco, este pez resultaba básico en el devenir de las economías de la mayoría de las villas costeras de nuestra costa norte peninsular. Nada tiene de extraño que casi todas las ordenanzas gremiales se refieran a la pesca de besugos como a una costera conocida desde “tiempo inmemorial”.

“El ritmo anual de esta pesca lo marcaban las sucesivas dedicaciones estacionales a una determinada especie: las costeras. Esta articulación temporal venía propiciada por la

aproximación periódica a la costa de grandes cardúmenes de especies pelágicas para realizar la freza, como en el caso de la sardina, o para alimentarse, como el de los túnidos. Pero también las capturas de fondo, las que habitan en la plataforma continental, y entre las que destacaban el besugo, la merluza o el congrio, tomaban forma de costeras en ciertos momentos del año en que su abundancia era mayor, su carne más sabrosa o simplemente tenían más aceptación en los mercados castellanos, hacia donde se dirigía buena parte de las producciones en fresco, salazón o escabeche”¹.

“La costera principal –sólo ensombrecida en algunos puertos por la de la sardina- era sobremanera la del besugo. Esta especie, que a medida que crece tiende a dejar la superficie por el fondo y a alejarse de la costa –a medida que pasa de pancho a besugo- , abundaba durante los inviernos en los cabezos, o abruptos relieves rocosos de la plataforma continental, y en el talud de la misma. Por ello se iniciaba entre el día de

¹ Ansola Fernández, A. Cambio económico y modo de vida en las comunidades pesqueras cántabras (siglos XIX y XX). Universidad de Cantabria, Tesis doctoral. Santander, 1996, p. 84.



San Martín (11 de noviembre) y el de San Andrés (30 de noviembre), y se extendía hasta San Blas (3 de febrero) o hasta San José (19 de marzo)”².



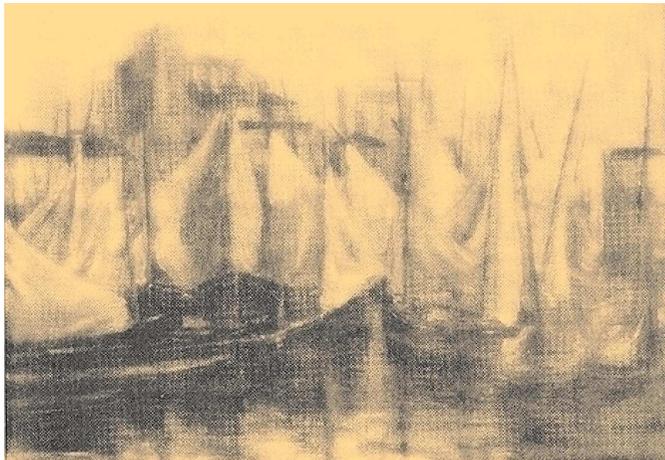
Fueron siempre, para poder aguantar las malas mares y las distancias grandes hasta las que se iba, los barcos de pesca más grandes los utilizados en esta pesquería. Primero las *pinazas*, desde el siglo XVIII las *lanchas mayores*, y desde comienzos del siglo XX los *vaporcitos*. Dependiendo de los puertos, de la capacidad del barco o de las preferencias de los patrones, los barcos besugeros iban tripulados por 15 o 20 hombres. Las tripulaciones o *compañías* “se constituían mediante palabra dada entre cada pescador y el maestre correspondiente, tras lo cual no podían ir a otra embarcación hasta terminada la costera, por lo menos, bajo fuertes penas tanto para el cofrade que así hiciera como para el maestre que le recibiere, ni tampoco podían enrolarse en barcos mercantes ni en cualquier otra navegación, salvo en servicio del rey. En justa correspondencia, el maestre y compañeros estaban obligados a llevar los aparejos de quien cayere enfermo y repartir con él quiñón. La formalización de la compañía se solemnizaba con una comida organizada por el maestre (origen, por ejemplo, de los festejos del día de San Andrés en Castro Urdiales), tras la que se repartía los anzuelos correspondientes a cada compañero; todo ello a desquitar de los primeros beneficios comunitarios de la costera”³.

² Ibidem, pp. 95 y 96.

³ Casado Soto, J. L. Los pescadores de la villa de Santander entre los siglos XVI y XVII. Anuario de Estudios Marítimos Juan de la Cosa, vol. I. Santander, 1978, p. 83.



Todas las ordenanzas gremiales de las villas del Cantábrico dedicaban gran parte de sus capitulados a intentar garantizar la seguridad de la marinería en tan peligrosa costera invernal. Los gremios “no permitían hacer noche en el mar⁴, así como obligaban a no salir de puerto antes de las seis de la mañana ni después de las diez, en un intento de aumentar la seguridad en una pesca de cierta lejanía y en una temporada en que abundan los temporales”⁵.



⁴ Únicamente, algo que ocurría en algunos puertos vascos, cuando se iba a besugos más allá de los playones costeros, como en el caso del caladero del “Gran Canto”, los barcos, con permisos especiales, pasaban fuera de casa dos o tres noches.

⁵ Ansola Fernández, ob. cit., p. 96.

Tal como pone de manifiesto, y es un ejemplo que se puede extender a otros puertos, una ordenanza de San Vicente de la Barquera oficializada en el año 1491, no se podía permanecer en los caladeros durante la noche:

“Otrosi: Pusieron e ordenaron, que ningun navio se hace fuera de la barra, que anduviere a besugos del dia de San Martin, fasta el dia de entroydo, por ser invierno, e tiempo crudo; e por evitar peligros que non duerman en la mar en el dicho tiempo, e sea tenido a se venir a esta barra, so pena que pierda lo que pescare, e veinte maravedis, las dos tercias partes para el Santuario, y la otra tercia parte, y veinte maravedis para el mayrdomo”⁶.

Las ordenanzas viejas, fechadas en 1548, de la cofradía de San Andrés de Castro Urdiales son también un prototipo de legislación protectora en la costera del besugo. Fechas, horarios, tipos de barcos, solidaridad con otros pescadores; todo quedaba minuciosamente fijado:

⁶ Sainz Diez, V. Notas históricas sobre la villa de San Vicente de la Barquera. 2ª e. Santander, 1986, p. 536.



“14. Otro si ordenaron: que por quanto muchas veces las dichas pinazas a la dicha pesquería de los dichos besugos o bien así las chalupas en la Cuaresma suelen topar y topan con cuerpos muertos ahogados en la mar y se vuelven con ellos para les dar tierra, las demas pinazas o chalupas siguen la dicha pesquería, que los dichos cuerpos sean sepultados y sepulten con la cera y caja del dicho Cabildo y se les digan sus obsequias y enterramiento y una misa cantada de réquiem si se puede decir en el dicho dia y si no en el dia siguiente y la paguen los dichos mayordomos, las pinazas, chalupa o chalupas que trajeren los cuerpos muertos y se recompense en debida forma, y para entre todos por iguales partes, so pena que el tal maestro, pescador o navegante que no quisiera hacer el dicho repartimiento y traer a a colación o partida lo que así pescare, lo pierda todo y sea para el dicho entierro del dicho difunto o difuntos de pobres y necesitados del dicho Cabildo y limosnas y obras pias”⁷.

⁷ Ojeda San Miguel, R. Garay, J. Notas históricas del Noble Cabildo de Pescadores y Mareantes de San Andrés y San Pedro de Castro Urdiales. Bilbao, 2003, p. 136.



“19. Otro si ordenaron: que ateto que los dichos maestros, pescadores y navegantes de la dicha pesqueria de los besugos, suelen ir nueve o diez leguas de distancia de a dicha villa a la mar adentro y han de tornar otras tantas en el dicho dia las atalayas y van contra ellas, y bien así en el dicho tiempo de los dichos mayordomos sirvan revendedores mayores hasta el dicho tempo so las dichas penas.

2. Otro si ordenaron: que ningun maestro, pescador ni navegante ,ni otra persona alguna que quisiere andar o anduviera a la dicha pesquería y navegacion de los dichos besugos no entre en a dicha pesqueria y navegación antes del dia de San Martin de cada un año, so pena de diz mi mrs



aplicado todo para el dicho Cabildo y necesidades de el”⁸.



Lancha mayor de Castro Urdiales
(Maqueta, N. Aspirez)

24. Otro si ordenaron: que porque en el tiempo del invierno, en Cuaresma, sucede haber siempre tiempos malos y recios y suele suceder yendo en la

⁸ Ibidem, pp. 137 y 138.

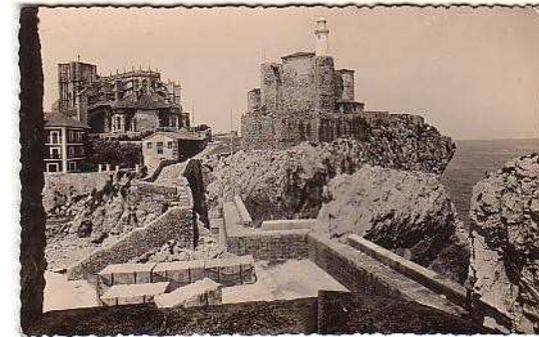
mar y viniendo con el dicho tiempo faltar algunas pinazas el timon o mastil o vela, o vergas, o descubrirse alguna agua de suerte que tiene necesidad de socorrer, mandaban e mandaron que cuando el tal caso vieren que alguna pinaza o chalupa le suceda, que las pinzas o chalupas mas cercanas vayan luego a bordo de la tal pinaza o chalupa y sepan lo que ha menester y la socorran, y si fuese necesario vuelvan con ella a tierra o ir con ella a Laredo, Santander, Portugalete, Plencia Bermeo o a otras partes, vayan en su compañía o no la desamparen hasta la poner en puerto seguro en que las demas pinazas o chalupas lo hiciesen, lo que dejaren de ganar respecto al tiempo que detuvieren y ocuparen en salvamento conforme de las dichas chalupas y pinazas y lo que pudieren ganar o ganaren conforme a lo que declaren y determinare el Alcalde del mar, Procurad y mayordomo del dicho Cabildo, porque asi conviene al servicio de Dios nuestro Señor y de S. M. y aumento de dicho Cabildo”⁹.

⁹ Ibidem, p. 139.



Las nuevas ordenanzas castreñas de 1879 aún mantenían la guardia para proteger a los pescadores, con fechas, horarios y tipos de barcos fijos, a la hora de ir a besugos:

“La costera de besugo de invierno se abrirá el día 8 de diciembre de cada año y concluirá el 19 de Marzo del siguiente en el que dará principio la de primavera, debiendo arreglarse las tripulaciones de las lanchas al número que corresponda a cada costera según se viene practicando desde tiempos antiguos (...). Las lanchas que se dediquen a la pesca de besugos durante la costera de invierno no podrán tener menos de 22 codos d branque a branque por la parte interior. Ninguna lancha podrá salir a la pesca del besugo durante la costera de invierno antes de las seis y media de a mañana ni después de las diez de la misma ni hacer noche en la mar ni quedarse a la pesca por dos noches consecutivas en ninguna época del año, bajo la pena de 200 reales”¹⁰.



Siempre madrugando mucho, unos antes y otros después, dependiendo en cada puerto de las distancias a que estaban los playones de pesca, “una vez que las lanchas llegaban a los caladeros, la captura se ejercitaba por medio de nos palangres denominados *cuerdas de besugo*. Este aparejo consistía en un cordel de lino o cáñamo que rondaba las 80 varas, pendiendo palmo a palmo del mismo unas pequeñas cuerdas donde iban empatados los aproximadamente doscientos anzuelos que podía llevar; para su traslado se empleaba un recipiente de madera en forma de plato hondo denominado *copa*, en el que se amoldaban el cordel en el fondo los anzuelos en los bordes. Como carnada se utilizaba preferentemente sardinas saladas, aunque también se cebaban con muergos salados otros mariscos y peces. Después de encarnado se calaba a ras del fondo y se

¹⁰ Ibidem, Reglamento del año 1879.



esperaba un determinado tiempo, pasado el cual se halaba con la pesca obtenida”¹¹.



Tradicionalmente se pescaba con un tipo muy especial de palangre vertical, denominado con formas diferentes según las costumbres de cada puerto. *Espineles, cuerdas de besugo y terzas* en el País Vasco. Casado Soto nos ha dejado una magistral descripción de la forma de pescar y manejar este aparejo, después de resumir perfectamente las notas que dejó en el siglo XVIII el ilustrado Antonio Sañez Reguart:

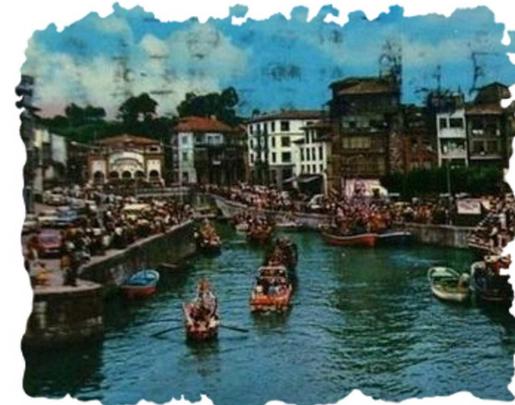
¹¹ Ansola Fernández, ob. cit., p. 98.

“Llegados al caladero, arriaban las velas ponían proa al viento y evitaban la deriva del barco aguantándose con dos o tres pares de remos. A continuación comenzaban a calarse las cuerdas por riguroso orden, empezando por los del patrón. Cada cuerda tenía en su extremo una piedra de unas dos libras de peso. Estas piedras estaban cuidadosamente calibradas de popa a proa para que cada una abriera menos que la anterior y evitar que se enredasen los aparejos. Una vez calada la cuerda con los besugeros, iba añadiendo cada pescador a la suya trozos de cordel hasta formar un todo de doscientas o trescientas brazas, según donde estuvieren los peces. Caladas todas y no percibiéndose pesca, mandaba el patrón tomar ligeramente barlovento para, siguiendo suavemente el impulso del viento o la corriente, desplazarse con cuidado de no enredar los aparejos hacia el placer o majal donde estuvieran los peces. Según sentía las picadas cada pescador largaba dos o tres metros de cuerda para que los peces mejor se clavaran en los anzuelos y así hasta que percibía que dejaban de picar. Entonces advertía a sus compañeros para que comprobaran la dirección de sus respectivas líneas; si veían que no había peligro de enredarse



el aparejo al ser recogido por el que había avisado, le dejaban hacerlo; en caso contrario, tenía que esperarse a que terminaran de picar los besugos en las cuerdas de los demás. Una vez halado el cordel y enrollado en una raña iban sacando con las dos manos la cuerda con los besugos clavados en los anzuelos y colocándola sobre el banco dejando sucesivamente un besugo colgando a cada lado. Terminada esta operación volvían al placer si había sido abundante en pesca, o buscaban otro, y echaban a segunda calada. En esta ocasión no mantenían el aparejo en la mano como durante a anterior, sino que lo enrollaban al tolete con el fin de tener las manos libres para poder extraer los besugos de los anzuelos de la cuerda calada primero, separando los peces mas grandes para su cesta y echado el resto en el empanelado de popa para el común. Cuando se daba el caso de embarazarse los aparejos de una plaza con los de otra, estaban obligados a largar sus aparejos los de la que caló más tarde, bajo fuertes penas que debía pagar el maestro, si no dio orden de largar, o los

compañeros afectados si, dada a orden po el maestro, no fuera obedecida”¹².



Llanes

Valga como ejemplo, la ordenanza número 22 del reglamento de Métrico del año 1880 pone de relieve el peligro de enredos existente entre las cuerdas en este sistema de pesca tan manual:

“Cuando resultase en la pesca del besugo, que por la proximidad de las lanchas se enredasen los aparejos de la una con las de la otra, de modo que no pudiesen separarse fácilmente, será obligación

¹² Casado Soto, ob. cit, pp. 86 y 87.



de la lancha que le viniere mejor el recoger todos los aparejos enredados, y la pesca que hubiere cogido en ellos, se repartirá a medias o partes iguales, pero será obligación de la otra lancha cuyos aparejos se enredasen, el dar uno o más tripulantes para desenredarlos, y al contraventor la Comisión reimpondrá la multa que creyere conveniente sin perjuicio de la responsabilidad que proceda en contra de la lancha o tripulación damnificantes”¹³.



¹³ “Estatutos de la Cofradía de Mareantes Pesadores de la villa de Métrico, aprobados en 26 de enero de 1880”. Revista de Pesca Marítima. Madrid, 1894, p. 237.

Astui Zarraga nos presenta diáfano el problema y sus soluciones:

“En las pescas en las que se utilizaban aparejos de anzuelo, sobre todo en la del besugo, todas las ordenanzas gremiales tenían prohibido el calar los aparejos donde otro ya lo había hecho antes, siendo duramente sancionados los contraventores de esta ordenanza. El largado de aparejos en el lugar donde otros los tenía ya largados podía producir notables perjuicios: los empachos, trabajosos y, muchas veces, imposibles de librar, producían serios perjuicios económicos como podía ser la suspensión de la jornada de pesca, la pérdida de tiempo y dinero en la confección de nuevos aparejos que substituyeran a los perdidos, o la pérdida del pescado capturado hasta el momento de producirse la maraña, puesto que, incluso en el mejor de los casos, era difícil saber a quién correspondía el pescado recuperable en el lío de cordeles y anzuelos. Esto, a su vez, era evidente causa de conflictos. La regla utilizada hasta la actualidad es la de que el último que



largó debe arriar su aparejo dejando que lo cobre el primero en largar”¹⁴.

Como pone de relieve otra ordenanza de San Vicente de la Barquera del año 1452, parece que en los tiempos más antiguos, en épocas medievales, los anzuelos de las cuerdas y espineles se llegaron a encarnar con carne y vísceras de animales:

“Veinte e ocho dias de octubre de este año de mil e quatro cientos e cincuenta e dos. Estando en el Coro de la Iglesia de Señor San Vicente, llamados a Cabildo por sus Veedores los Cofrades mareantes de la dicha Cofradía, con Garcia Perez de Carranza, su Mayordomo, dixeron, e acordaron que por quanto los Besugos valian poco, y el gasto grande de aparejos, e de sardina, e especialmente de carne, e de carpian que lo non podian haber, o que lo habian los unos, e non los otros, e que era gran gasto de carne, por les salir muy cara, e gran trabajo, e ruegos, e cohechos con los carniceros, e que les salia muy caro, por ende dixeron, que

¹⁴ Astui Zarraga, A. Cambios en las técnicas de pesca: Ecología versus Economía. Zainak, nº. 25. Año 2003, p. 392.

acordaban, e ordenaron: que ningun Maestre, nin otro compañero, que non fuese osado de encarnar carne de ninguna manera que fuese vaca, nin buey, nin cabron, nin carnero, nin cabra, nin pulmon, nin figado, nin corazon, nin aves, nin de carne alguna en cuerda de Besugo, so pena de trescientos maravedis: y esta pena sea la tercia parte para la lumbre del Santuario de la dicha Iglesia, y la otra tercia parte para el acusador, e la otra tercia parte de los Veedores, e Mayordomos: e esta Ordenanza que todos los Cofrades, que la tengan, e guarden e cumplan fasta que sea acordado por la dicha Cofradía, si es provecho, o non ”¹⁵.



Entrada al muelle de San Sebastián

¹⁵ Saínz Diez, ob. cit., pp. 512 y 513.



Pero, ya desde finales del siglo XV y hasta el XX, los pescadores, con la insustituible ayuda de toda la familia y por la noche en sus casas, encarnaban los anzuelos de los palangres con trozos de jibia, muergos, arenques o sardinas. La ordenanza número 12 de la Provincia marítima de Ribadesella decía en el año 1769:

“La pesca del besugo se ejecutará desde primero de diciembre hasta principio de Cuaresma de cada año por ser el tiempo en que este género de pesca tiene su mayor valimiento e interés para los matriculados que en él se ejercitan, aprovechándose de los cordeles, cuerdas y anzuelos necesarios por no poderse en esto dar regla firme y usaran de sardina para carnada y en defecto lo que hallaren por conveniente y esta pesca se ha de entender de 5 a 6 leguas de la costa, en el fondo de 160 brazas y si por no poderse proveer de cota fija hallasen por conveniente en algunos puertos acortar o largar el fondo y distancia lo podrán hacer sin incurrir en pena alguna por enseñar la experiencia que no siempre los peces guardan una misma postura y que se acercan o alejan de la costa según los tiempos y corrientes de las aguas, pero el establecimiento puesto en este artículo habrán de

no exceder en manera alguna y si lo hiciesen por la primera ocasión se les impondrá y sacará la multa de 2.000 mrs. vn. y se duplicará a proporción de la inobediencia”¹⁶.



Lancha (Museo del Pescador, Bermeo)

¹⁶ Pérez Valle, J. J. El Noble Gremio de Mar de la villa y puerto de Ribadesella. Boletín del Real Instituto de Estudios Asturianos, nº. 148. Oviedo, julio/diciembre de 1996, p. 142.



Todavía en la segunda mitad del siglo XIX, como muy bien indican algunos informes del Ayudante de Marina de Castro Urdiales, se mantenía en pleno uso este viejo sistema de las *cuerdas de besugos*. En el año 1847, contestando a un formulario e interrogatorio oficial, decía que los pescadores castreños cuando iban a besugos se valían de estos medios: “(...) *en cada lancha, según su objeto, treinta palangres o espineles con 250 anzuelos cada uno, que van cebados con parrocha, y se calan al fondo en más de 100 brazas de agua y a distancia de 5 a 7 millas al N. del puerto, o diez de uno o dos anzuelos cebados con jibia o sardina calados también al fondo de 300 a 400 brazas*”¹⁷.

En 1893 las autoridades de la Armada en Castro Urdiales indicaban: “*El palangre para besugo es un aparejo compuesto de un cordel de 300 metros para arriba, el cual tiene sujeto en uno de sus extremos, otro (propriadamente palangre), con 240 anzuelos y que se remata en una piedra para sentar en el suelo*”¹⁸.

¹⁷ Ojeda San Miguel, R. Crecimiento pesquero, novedades técnicas y tensas transformaciones: Castro Urdiales, 185 – 1890 (Una visión a través de los fondos documentales de la Ayudantía de Marina). Castro Urdiales, 2005, p. 12.

¹⁸ Ibidem, p. 38.

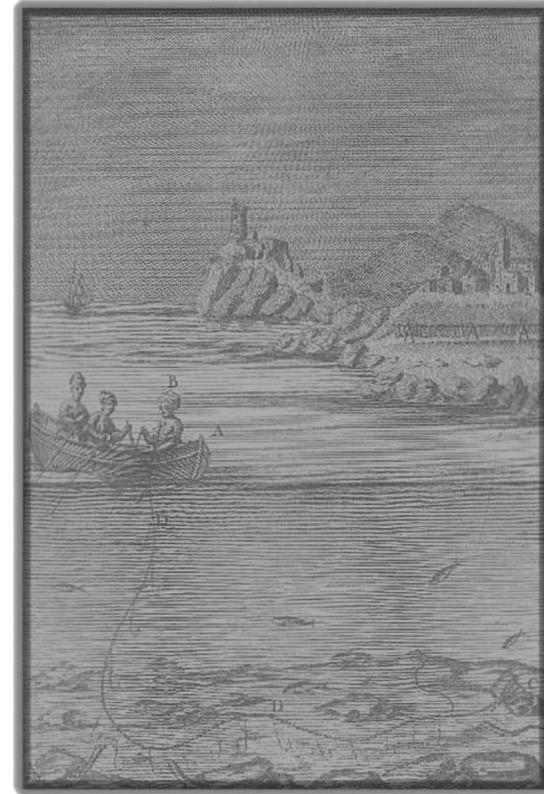




Sin embargo, y esto suponía una gran novedad técnica, a partir de mediados del siglo XIX en algunos puertos del País Vasco se empezó a utilizar en la costera del besugo otro tipo de aparejo: el palangre horizontal, o palangre a secas. Con los nuevos aparejos se pescaba evidentemente mucho más. Pero no sin problemas. De hecho, algunas cofradías vascas se opusieron a su desarrollo hasta comienzos del siglo XX. Temían que los caladeros se pudiesen agotar con el nuevo e intensivo sistema. Se quejan de que, pese a que se empleaban menos horas en la pesca, había que realizar mucho mayor esfuerzo físico, debido a que el aparejo se subía más veces. Ahora los barcos tenían que faenar, con el peligro que ello entrañaba, más separados, pues cada lancha necesitaba más espacio para lanzar el palangre. Además, había que salir mucho más de madrugada de los puertos.



Pasaia



**Pesca de besugos con cuerdas, siglo XVIII
(A. Sañez Reguart)**

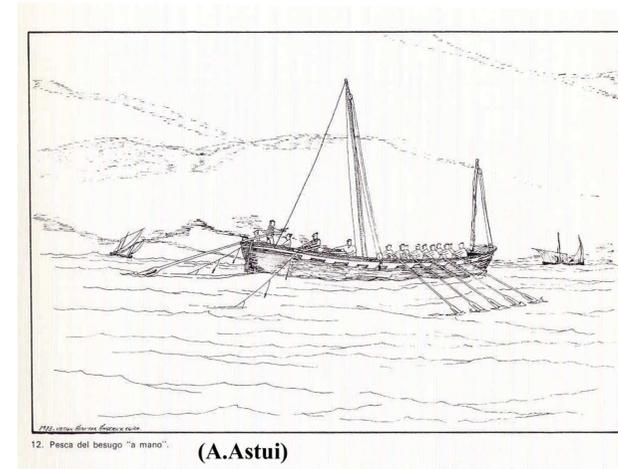


Novedades y problemas que ha recogido muy bien Astui Zarraga:

“La costera del besugo fue durante siglos la temporada de pesca más importante de entre las que se dividía el año y, por tanto, puntal fundamental de la economía de los pescadores. El aparejo tradicional utilizado desde la antigüedad en esa pesca fue la cuerda o *tertza*, que estaba compuesto de unos 300 anzuelos armados e un tramo relativamente corto. Este aparejo de ano se empleaba unido a un largo cordel. Cada hombre disponía de dos aparejos, de los que uno siempre permanecía calado mientras el otro se preparaba y cebaba para poder ser largado cuando se obrara el anterior.

En el último tercio del siglo XIX comenzó una polémica porque los pescadores de algunos puertos -sobre todo Lekeitio y Ondarroa- habían comenzado a utilizar palangres en esa pesquería. El pleito comenzó con una carta dirigida a la Diputación de Guipúzcoa por lo pescadores de Mutriku y Deba, en la que se comunicaba que las juntas generales de las cofradías de esos dos

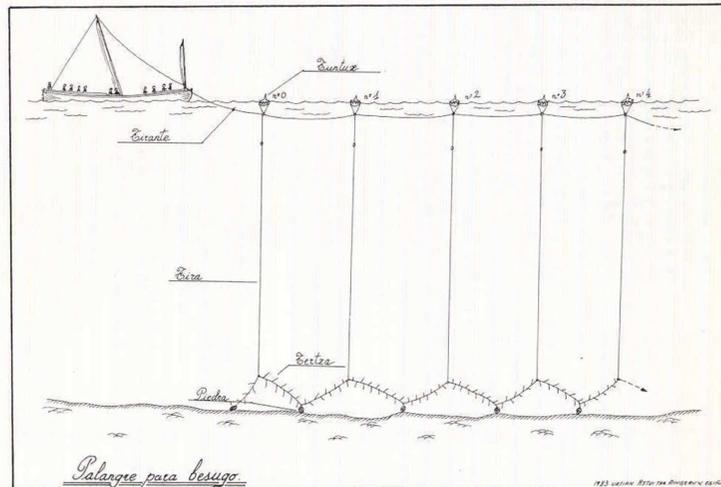
puertos se habían mostrado partidarias del uso del aparejo tradicional, descartando el empleo del nuevo aparejo horizontal. Los guipuzcoanos se quejaban de que los vizcaínos mejor dicho, algunos de ellos- no estaban dispuestos a dejar de utilizar el nuevo sistema, y basaban su queja, además de en razones ecológicas en motivos de seguridad de las personas y embarcaciones.



Aducían que debido a la estrechez de las calas no había espacio para que todos pudieran largar sus aparejos; que el provecho del uso del nuevo aparejo únicamente sería para el primero o



primeros que llegaran a la cala, lo que obligaría al resto a regresar a casa; que, en consecuencia, las lanchas deberían de hacerse a la mar a horas intempestivas para poder llegar a tiempo a la cala y tener la oportunidad de largar los aparejos, sin tener siquiera noticia del cariz el tiempo, con el riesgo que esa circunstancia pudiera entrañar.



13. Palangre para besugo.

(A. Astui)

Entre los argumentos ecológicos se argumentaba que como el aparejo horizontal movía el fango y la arena del fondo, se enturbiaba las aguas no

pudiendo ejercerse la pesca en las mismas. Según los guipuzcoanos, en esas aguas sucias y turbias desaparecía el alimento de los peces y, en consecuencia, éstos se veían e la necesidad de emigrar a otros lugares. Pero el argumento fundamental que presentaban era el daño manifiesto que esos aparejos hacían en la mar, añadiendo que desde que se comenzaron a utilizar la disminución del pescado fue notable.

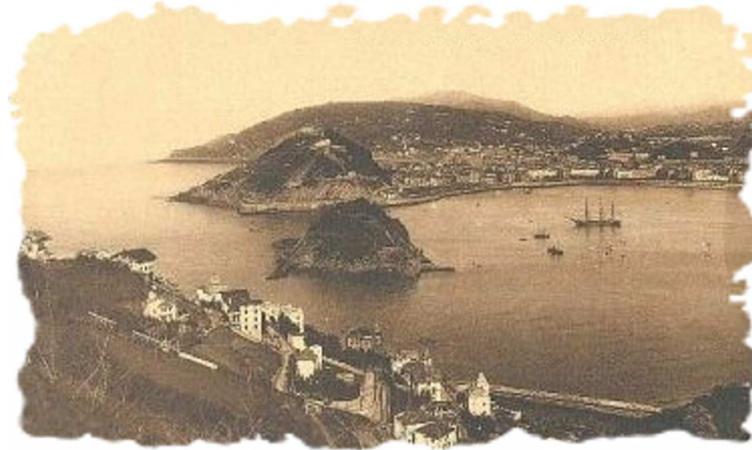
También presentaban el problema social que el uso de los palangres podía conllevar. Según los pescadores de Deba y Mutriku, los pescadores de mayor edad se verían discriminados puesto que el manejo del nuevo sistema exigía gente joven y robusta¹⁹.

Acabada esta pequeña introducción histórica y técnica, con los trabajos, a nuestro juicio, más solventes en estas materias, podemos ahora repasar las descripciones - comenzando en el siglo XVIII con Antonio Sañez Reguart, hasta finalizar con los riquísimos escritos de Benigno Rodríguez Santamaría- mejor elaboradas en la época sobre las técnicas de pesca en la costera del besugo.

¹⁹ Astui Zarraga, ob. cit., pp. 397 y 398.



Pedernales



Cudillero



San Vicente de la Barquera

TEXTOS



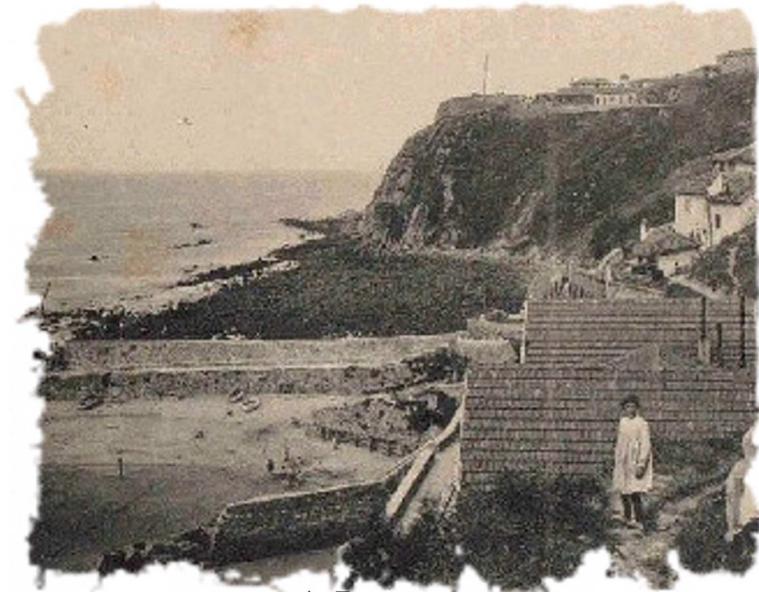


ANTONIO SAÑEZ REGUART

**DICCIONARIO HISTÓRICO DE LOS ARTES
DE LA PESCA NACIONAL
MADRID, 1792**

CUERDAS.- Baxo este nombre se entiende particularmente entre los artes de pescar, cierta case de Palangres que se emplean en varias pesqueras en los mares de nuestro Septentrión... La denominación de la misma palabra *Cuerdas* varía según los puertos...

Otra clase de *Cuerdas* hay que sin embargo de ser muy semejantes a quantas se acaban de enumerar, su acción en la pesca es totalmente diferente, porque se calan de un modo vertical, manteniéndose siempre con ellas en la mano el pescador desde el barco en que se halla, y regularmente en mar alta, distante de la Cota de quatro a seis leguas para pescar besugos, y esto en lo más crudo del invierno.



Algorta

Este arte de pescar, denominado específicamente *Cuerdas de Besugo*, se reduce a unas piezas de cordel que forman y tuerce en tiempo oportuno los mismos pescadores, a cuyo efecto les echan 18 hilos de lino, que es decir, tres cordones de a seis, con lo que se considera mejores y de mayor firmeza, respecto de que algunos suelen echar solo dos con los mismos hilos, porque de este modo se excusan una parte del trabajo de torcer.



Ondarroa

Cada pieza de Cuerda tiene de largo por lo común 20 brazas: para completar el todo del aparejo, se arman, atando en ellas otros pedazos pequeños de cordel más delgado, como de ocho a nueve hilos e la extensión de un gema u ocho pulgadas, y afirmadas, según la buena atadura o nudo a la distancia de una cuarta los unos de los otros; y al extremo de cada cordelito se halla afianzado un anzuelo estañado de una y media pulgada escasa de caña o asta, con seis o más líneas de seno: de esta manera, cada

Cuerda consta por lo común de veinte docenas de anzuelos, pues en cada braza colocan una docena.

La carnada cebo, que se aplica a estos anzuelos, es la sardina salada, de que en tiempo se hace provisión; pero además es muy esencial para la pesquera el muergo o cañadilla fresca, a cuyo efecto las mugeres e hijos de los pescadores, apénas baxa la marea, concurren en gran número a registra las playas, en donde regularmente cogen con abundancia semejante marisco; pero sin embargo por no carecer de carnada en las mareas muertas, que o puede sacarse de los arenales, porque los ocupa el agua, hacen oportunamente el acopio posible, salándola para que se conserve aquellos días que intermedia, hasta que vuelve el período de mareas vivas.

Es tanta la carnada que se gasta por causa de la abundancia de esta pesquera en ciertas ocasiones, que en algunas los pescadores se ven en apuro, y más quando escasean las cañadillas: en estos casos echan mano de lo arenques, se sabe que antiguamente usaban para cebo de los anzuelos de las carnes de vaca, carnero, &c, pues por ser demasiado costosas, respecto a los precios a que se vendían los besugos, ya no están en uso, y consta que se abstuvo de usarlas por esta misma razón en el siglo XV, el gremio de mareantes e San Vicente de a Barquera.



Barrio de La Marina (Hondarribia)

Después de quanto he dicho sobre un ramo de pesca nuestro de los más considerables, parece debía extenderme a hablar de su primer rigen: pero confieso es muy difícil, o por mejor decir imposible averiguarlo, por mis investigaciones lo intenté quanto pude; pero solo logré saber, que desde tiempos muy remotos conocemos esa utilísima pesquera, y que únicamente se executó, y se sigue con cuerdas y anzuelos en la conformidad exacta con que las describo; pues hasta ahora no tengo noticia de que

jamás se haya llegado a coger besugos con red de ningún género, porque las distancias de tierra, y las profundidades en que regularmente permanece semejantes peces, no permiten acción alguna a las artes de malla.

En los puertos de las Costas referidas se dispone anualmente la gente de mar a emprender esta pesquería con oportunidad, formando sus aparejos los marineros, acopiando anzuelos los maestros, recorriendo los barcos, y proporcionando quanto puede convenir al aprovechamiento de semejante cosecha, que mas o menos abundante nunca falta en nuestros mares: ¡mina de oro tan acendrado, como incomparable para el beneficio de tanto pueblo marítimo que con ella seguramente se socorre! Y tan rica, como que si no se extrae más tesoro, es porque los brazos que la benefician, proceden solo en razón del consumo no obstante de que este es fresco, y escabeche¹, si se calcula por lo que nuestros barcos, durante la temporada

¹ Es tradición que el invento de los escabeches se debe al discurso de unos mercaderes de Toledo, que estando haciendo su comercio en San Vicente de la Barquera, deseosos de que llegase a su país el pescado en aptitud de poder servir al gusto de paladar sin corrupción y con buen sabor, remeditaron transportarle conservando en vasijas de madera con el condimento precautivo del agua, sal, vinagre, trozos de limón y hojas de laurel. Esta noticia, aunque no salgo garante de ella, es muy verosímil sea fundada, mayormente siendo tan notoria la del garun o salvamento, con que, según menciona Estrabón, se preparaban los peces en nuestras Costas del Mediodía para el consumo y tráfico; pues no dudó preferirlos a los de otras Provincias, e igualarlos en bondad con los del Ponto.



echan en tierra, forma en la pesca nacional un artículo de consideración en tales términos, que e dichos puertos se ha preferido en la temporada del besugo a toda otra pesquera, como en algunos los acreditan sus misas ordenanzas gremiales.

Preparados de modo insinuado nuestros pescadores empiezan por lo regular desde Noviembre, conservando el estilo de formar sus Compañías para la pesquera.

El modo de solemnizarlas se verifica concurriendo, el día en que cada puerto es de costumbre, a casa del Maestro o Patrón con quien se acompañan, quien les tiene preparada una comida y cena, con regular abundancia.

Todos los que concurren a semejante convite, han hecho anteriormente su obligación de palabra; pues una vez dada, y en asistiendo a comer, queda ya la precisa y recíproca entre el Maestro y marineros, sin que haya arbitrio para eludirla.

Para entrar e la Costera del Besugo, los Maestres costean el estipendio de los convites indicados, con que, digámoslo así, agasajan respectivamente a sus compañeros de pesca; como también el de los anzuelos que se necesitan para la temporada: el total d ambos desembolsos ante todas cosa

se reintegra con el producto diario de la misma pesca, a cuyo efecto queda en poder suyo toda la que se coge hasta el punto en que sus valores llenan la suma de correspondiente reembolso: no obstante, para su casa y familia puede con libertad todo individuo llevarse en la cesta dos o más besugos.



San Juan de Luz

Al siguiente día de la celebridad de banquete procede cada Maestro a la repartición de anzuelos, dando por lo regular a cada compañero hasta el número d cuarenta docenas para



dos Cuerdas², que deben completamente aprontar de su cuenta los pescadores, según queda explicado.

Los Maestros de los barcos n tanto que no legan a reintegrarse de los desembolsos que suplieron en el armamento, y comida para la pesquera, tienen la obligación de suministrar a la gente de su compañía todo el cebo necesario para las dos Cuerdas, con que concurre cada uno; y luego que por descuento de lo que se coge llega el caso de haberse reembolsado, cesa semejante obligación; y cada pesador entonces pone por sí la carnada o cebo.

La prolixa maniobra de cebar los anzuelos los pescadores, no obstante de estar muy diestros generalmente, la ejecutan por la noche apenas han venido del mar; pues que por lo común les sirven de auxilio los hijos y mugeres, mediante que cada compañero debe embarcarse llevando ya cebada a lo menos una de las dos cuerdas, que palmean

² En os puertos de Asturias, con particularidad en Pravia, Gijón, Aviles, Cudillero Luanco, Candás, y Llanes, acostumbran pescar el besugo con cuerdas de a 30 40 docenas de anzuelos; y cada barco suelen llevar 50 cuerdas: cuyo modo de pescar es preferible al de otros parages, porque quanta más multiplicidad de anzuelos haya, es naturalmente consiguiente la mayor cantidad de pesca, supuesta igualdad de abundancia en las carnadas, y en lo mares.

o colocan cuidadosamente en cierta copa, o plato de madera que conducen dentro de su cesta.



Santander

La estación más propicia es en invierno, en los meses de noviembre, diciembre, enero y aun febrero; bien que conviene esté el día con sol, y helada, y mar llana, como que las más favorables circunstancias son el frío, y el norte para esta pesquería.

Cógense los besugos a distancias de tierra, como de quatro a cinco leguas, o lago más, conforme las querencias o



comederos de estos peces: el fondo de tales parages suele ser de 80 a 140 y a veces más brazas de agua.



Lekeitio

Salen los barcos besugueros del puerto antes de amanecer, como a cosa de las quatro de la mañana, para lo qual es cargo de los Oficiales del Gremio según ven los carices, o el aspecto de los horizontes, levantarse con anticipación a dar grandes voces en los melles, o por las calles, o barrios

en que viven los pescadores, los quales se levantan inmediatamente a aparejar sus embarcaciones llevando a ellas los capotes, cestas, cuerdas, &c. para ir a la pesca, adonde de comunidad en breve tiempo se encamina.

En quanto a la salida del puerto se observan varias precauciones, según las circunstancias de cada uno, así porque quando los barcos salen al mar es de noche, como porque las barras por donde entran y salen regularmente son peligrosas en levantándose algún tiempo, y con ciertos vientos muy difíciles y expuestas, de modo que en no pocas ocasiones les cuesta algún trabajo tomar o volver al puerto: lo que dio lugar a nuestros antiguos pescadores, menos expertos naturalmente que hoy día en la ciencia náutica, para que en sus ordenanzas gremiales procurasen precaver, así los riesgos de la salida de la barra de noche, como los que podrían ocasionar el temporal, y viento opuesto al regreso.

Con estos objetos instituyeron por ley expresa en quanto a lo primero, que uno de los barcos destinadamente llevase una linterna o farol en la panela de popa, saliendo los demás en su seguimiento, para que con aquella guía se evitasen las contingencias posibles. En aquanto a lo segundo establecieron el uso de una señal pública bastante visible, como una bandera, un remo, o un francado que



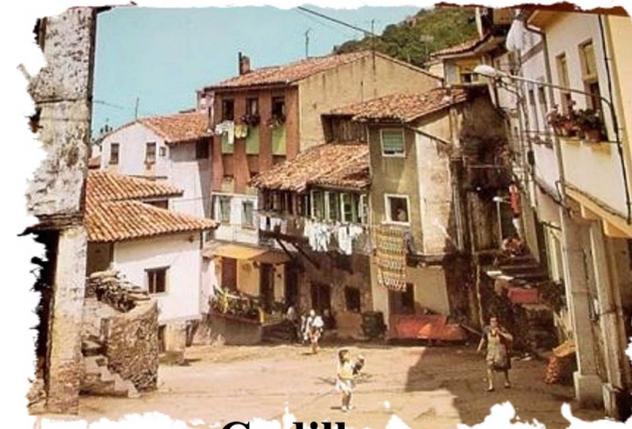
llaman *Talaya*, dirigida entonces a precaver que algunos pudiesen salir al mar a su arbitrio, cuando no estaba asegurada la bondad del tiempo, según los semblantes de los Horizontes.

Este uso de la *Talaya* para no salir del puerto tenía sin duda sus ventajas y desventajas; pero prescindiendo de esto, y de la libertad que exige en el día el conocimiento de la navegación, como que los barcos besugeros van tripulados con gente marinera muy experta la mayor parte acostumbra a navegar en los bageles de la Marina Real, y del Comercio, son muy remotos los accidentes de naufragio, porque conocen bien la costa, sus barras y los tiempos, y se precaven oportunamente.

Luego que los barcos han llegado al término o comedero en que existe la pesca, cuyos parages tienen los pescadores bien señalados con marcas que toman por la tierra, desde la mar arriando las velas, dan la proa al viento, y se aguatan evitando la deriva del barco, con cuatro o seis remos, mediante de que no se conviene fondearse en la pesca de besugo.

Empiezan inmediatamente a calarse las Cuerdas por su orden. Entendiéndose por principales primero las que en

popa cala el Patrón: segundo la cuerda del medo o de carlinga de la banda de barlovento; y tercero la del proel.



Cudillero

Por gaza o con lazada, añuda el Patrón su Cuerda de anzuelos, con sus correspondientes cebos, a un cordel de varias piezas, que unidas forman el largo de 200 a 300 brazas, afianzando al remate de la Cuerda de anzuelos una piedra de 2 a 3 o más libras para que cale prontamente al fondo el todo aparejo, como se verifica.

Luego que el Patrón acaba de echar toda su cuerda a el agua del modo indicado, empieza el pescador que tiene a



su cargo la de en medio, haciendo igual operación; y lo mismo sucesivamente executa el proel.



En viendo que ya se hallan caladas dichas tres Cuerdas (a que suelen dar también el nombre de Chinchorros) van progresivamente echando las suyas los marineros, que se hallan a la parte de popa: esto es, mientras no ha acabado uno de calar su cuerda, no empieza el otro; y así siguen todos hasta proa de la banda de estribor, que debe ser siempre la de barlovento (que nombran *Ginovente*), y concluida dicha banda, empiezan también desde popa por la banda de babor de la propia manera que lo ejecutaron por la otra.

Como las Cuerdas son tantas como hombres de tripulación tiene el barco cuyo plan es naturalmente reducido, podría suceder que saliendo de su circunferencia superior los aparejos a una profundidad tan extensa, con la corriente se vendrían unos sobre otros y se enredarían: por semejante conocimiento tienen los pescadores buen cuidado de graduar las piedras que equivalen a las plomadas; de suerte que desde el banco de la carlinga o centro del barco para proa son de menos peso, con lo que abren más la Cuerdas y de este modo se evitan las contingencias insinuadas.

Completado el calamento con todas las primeras cuerdas, según queda manifestado, y viendo que no se siente pesca, manda el Patrón tomar un poco el costado de barlovento para que en el hecho de ir tanto derivando el barco, busque pesca; que es decir, siguiendo suavemente el impulso del viento o de la corriente, camine con las cuerdas caladas o tendidas, de modo, que pueda llegar a majal, placer, o sitio, en que se hallen mucho peces.

Quando llega el caso de dar con ellos, que suele ocurrir pronto por ser grande la abundancia, y se conoce desde luego en la sensación que experimenta la mano del pescador por el picar de los mismos peces, el primero de aquellos que los siente por su cuerda está obligado a avisar, que regularmente lo executa diciendo en voz alta



Alabado sea Dios, y baxo este término o hacen respectivamente todos conforme en sus Cuerdas llegan a sentir las primeras picadas.



Ondarroa

Cada pescador, a proporción que continúa sintiendo, alarga cosa de una o dos brazas la cuerda, para que e el hecho de morder la carnada, se claven los peces en los anzuelos: y apenas reconoce por la propia sensación de su mano, que han cesado de picar, dice en alta voz: *que me paró, ¿si me alaré?*

Con semejante advertencia los compañeros reconocen el estado y dirección de sus Cuerdas, y hallando que aunque ale, o recoja su aparejo no puede causarles perjuicio, le dicen que lo execute; pero si se rezela peligro de que pueda enredarse con alguna o algunas de las demás, se lo avisan, permanece quieto, según estaba calado con la pesca clavada y muerta, hasta que los demás levantan después que han sentido respectivamente que ya pararon de picar los peces en a Cuerda que cada uno tiene alada: por lo qual proceden de acuerdo con el Patrón, quien reconociendo por un juicio prudente el estado de los aparejos, y que no se halla inconveniente, conviene en que se recojan o álen, de manera que observen un orden alternativo para no enredarse.

En estos términos, cada pescador según su situación, o por mejor decir, la de su cordel que tiene calado, empieza a recogerle quando le toca alar con las dos manos en *maraña*: luego que ve que ya tiene la Cuerda de los



anzuelos arriba, la coge con la mano derecha, y con los dientes quizá a lazada que la unía al mismo cordel del calo, para dexar la maraña a un lado, según lo executa, y quedarse con las manos libres para el manejo de la Cuerda, que con ambas va subiendo o recogiendo, y promediando los trechos de ella en que vienen los besugos, y colocándola sobre el propio banco en que está sentado, de suerte, que quedan los peces colgando unos a un lado, y otros a otro del mismo: a este tenor cada uno executa lo propio en su puesto.

Quando sucede que en el hecho de alar los pescadores sienten algún otro cordel, o aparejo de sus compañeros, gritan diciendo, o preguntando *¿de quien es?* Y el que por su cordel experimenta el roce, o sensación con otro, responde inmediatamente. Con esto pasa el uno al banco del otro, que es decir, se juntan los dos hombres, emparejan ambos cordeles, y de igual manera los alan juntos para arriba como cosa de una, u dos brazas: de este modo los cordeles abre por abaxo, y cogen los dos cada pescador en su mano, quitándoles los toros o vueltas que tenga, con lo qual los sacan desenredados. Y de no poder verificarse así, van alando los cordeles del calo, hasta que llegan las Cerdas, las quales meten juntas dentro del barco por no poderse desenredarse en aquel pronto.



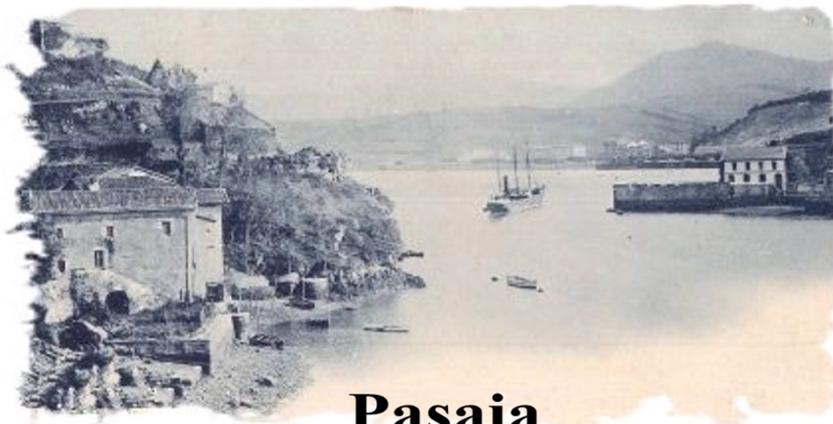
Gijón

Hasta ahora solo se han expresado las maniobras, que se ejecutan en la primera calada de las Cuerdas, que por no perder tempo los pescadores dexan con todos los peces, que se hallan clavados en los anzuelos sobre los respectivos bancos del barco conforme queda referido.

Como en la misma primera calada ha derivado bastante la embarcación del parage, o comedero, en que se hallaron peces, para proceder a la segunda manda el Patrón echar



los remos, o si hay viento la vela de trinquete; y viendo que es pesca abundante la que han muerto en aquel sitio, se vuelve a buscar las mismas aguas; pero si ha sido escasa, se busca otra mar, es decir, otro comedero, y los pescadores empiezan a echar allí sus Cuerdas de la propia manera, y con igual orden que en la primera calada: bien que quando el viento llama con la corriente de las mareas contrarias, se hace de *ginovente*, *sotavento*, que es hacer *abor*, lo que era *estribor*, o lo que era la derecha del barco, izquierda, sin mudarse la gente de sus bancos, o puestos en que se hallan sentados.



Pasaia

Luego que se ha echado la segunda calada, los pescadores dan media vuelta a su cordel en el tolete o escalmo de su remo, para que les queden las manos libres, con que poder quitar o extraer los besugos de los anzuelos, que se hallan en la cuerda que primeramente se caló.

Si los pescadores están desempeñados, esto es, que el descuento del total, que importaron los gastos de la Compañía, cubrió el importe de la deuda, va cada uno cogiendo de la cuerda, que caló, los besugos de mayor tamaño, y los coloca en su cesta que tiene a los pies. Si acaso entre los mismos besugos saca también clavado algún otro pez de gusto, no siendo de valor también según costumbre lo aplica o echa en ella.

Aun en el caso de enredarse las cuerdas, y juntarse para librarlas dos compañeros, como se ha dicho, no pierden la acción de separar entre ambos los peces más crecidos para su cesta, dejando los besugos más pequeños para el fondo común.

Concluida enteramente la pesca de la segunda calada, y en el hecho de venirse los barcos al puerto, pregunta el Patrón a los compañeros: *¿cada quantos dexarémos?* que es decir, de los besugos que cada uno tiene en su cesta; y conforme



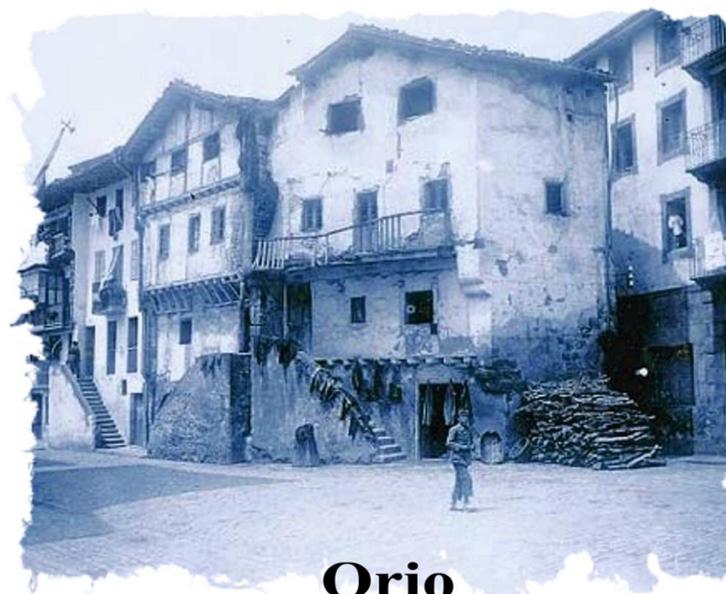
la abundancia, se dexan en ellas los que de común acuerdo se resuelve.

Toda la demás pesca sobrante se echa al empanelado de popa, y este montón común se reparte después, según cabe a cada uno, desando para cargas y limosnas como dos docenas de peces.

En semejantes países se observa la costumbre de asistir al compañero pescador enfermo, durante la costera del besugo, con una soldada, o quiñón todo el tiempo de su dolencia. Y si llega a fallecer se socorre a su viuda con media soldada, así de lo que produce la pesca del besugo, como de lo que da en su temporada la sardina, y demás en que se emplea el barco que su marido estuvo, hasta aquel día en que se celebre nueva formación de Compañía.

Además de una práctica tan piadosa, se observa igualmente la de socorrer a la muger del compañero, a quien por su respectivo turno corresponde tener que partir al servicio de la Real Armada, a cuya familia asiste el barco o Compañía, con la parte o quiñón, como si personalmente estuviese aquel pescador concurriendo a las faenas de pesca del barco, en que se acompañó.

Quando los pescadores besugeros vienen con su cosecha a tierra, y el tiempo, por lo despejado de los horizontes, promete buena apariencia para salir al otro día, de suerte que no hay lugar suficiente para secar las Cuerdas, recurren al arbitrio de enxugarlas al fuego, poniendo el cebo en los anzuelos por la noche, para poder volver al mar a la hora que tienen prefixada.



Orio



Por costumbre antiquísima se venden los besugos a docenas: bien entendido, que cada una se compone de catorce de dichos peces, cuyo tamaño pequeño, medio, o grande, decide de los precios, según la más o menos abundancia.

Tal es la pesca del besugo en nuestro Septentrión: cosecha estimable, e importante por varios respetos, y que aquellos mares anualmente nos producen, sin que haya noticia de haber faltado.

Su antigüedad se deduce de las instituciones o leyes gremiales, dictadas en siglos remotos por los hombres de mar de los puertos de Bermeo, Castro de Urdiales, Laredo, Santander, San Vicente de la Barquera, Llanes, Ribadesella, Lastres, Cudillero, y demás de toda la costa de Asturias: como asimismo de las Hermandades o Cofradías, que erigió su espíritu piadoso, y cuyos monumentos manifiestan la extensión, que allí lograba la pesca.



Luarca

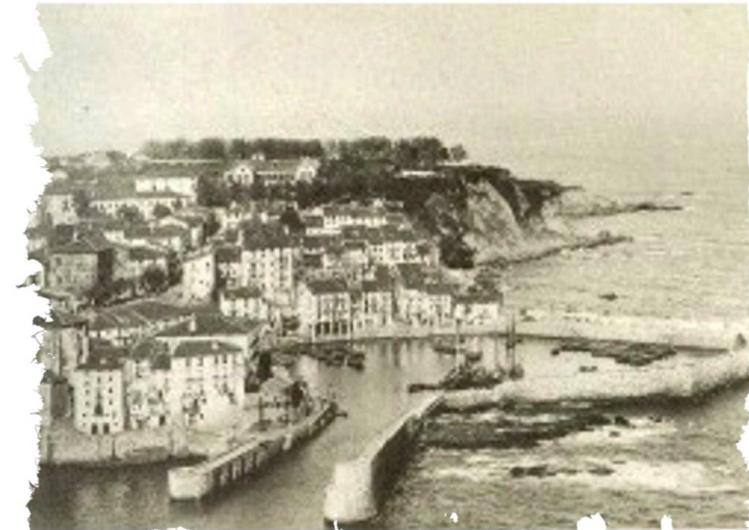


**LA PESCA EN EL CANTÁBRICO
DESCRITA POR UNO DE AQUELLOS
PESCADORES
PESCA DEL BESUGO Y CHICHARRO
REVISTA DE PESCA MARÍTIMA
RAFAEL GUTIÉRREZ VELA
MADRID, 1885**

Esta pesca principia en 1º de Diciembre y termina a últimos de Marzo. Las lanchas en que van a hacerla, miden de 46 a 50 pies de quilla, por 12 de manga. Van tripuladas por diez y ocho o veinte hombres y dos muchachos; cada tripulante lleva dos palangres, que tienen 250 y 300 anzuelos; éstos se ceban con sardina y boquerón salado en el mes de Agosto y Setiembre: los palangres se encarnan y palmean en un cestito a propósito para el caso.

Todos los días que el tiempo lo permite, se sale al mar, de cuatro a seis de la mañana, por medio de aviso que se hace con tamboril o por los patrones; al llegar el patrón al mar a sitio que se determina por marcaciones a tierra, manda

preparar los palangres en número de doce, que son los que en la primera cala se tienden por la banda de estribor. Los palangres del centro, popa y proa se calan los primeros para que caigan a más hondura, y los nueve restantes se van calando gradualmente empezando por el segundo de popa. Cada compañero cala su palangre por su bancada y por ella misma lo vuelve a meter a bordo, esto es, si viene con pocos peces; si, y es lo general, viene con mucha pesca, se tercia en los bancos para luego desmallar y libertar los aparejos encarnándolos para calarlos otra vez.



Bermeo



Al llegar los palangres al fondo, los tres primeros quedan a mucha más hondura que los segundos: hay ocasiones en que la pesca está a más profundidad y coge los tres palangres primeros, y no pica en los que quedaron menos profundos. Si la corriente tira al Noroeste, se deja correr la lancha para que los palangres de más en tierra caigan a la hondura, y puedan coger pesca; si las corrientes tiran al Este, el patrón manda meter el aparejo a bordo, y calar en más agua, de manera que caigan los palangres donde los tres primeros hicieron su pesca: los fondos donde se hace esta pesca, son en la mayoría de roca, y de 80 a 300 brazas; a estos palangres se les pone cordel verde o bien tintado con corteza de sauce y encina; cada pescador lleva en su trulle trescientas o cuatrocientas brazas de calo.

Los días que están buenos y se puede estar a placer en la pesca, se hacen tres y cuatro calas; cada vez que se calan los palangres, se llama una cala: es la forma en que se hace esta pesca en todo el litoral cantábrico en la época de invierno; cuando el sitio donde se va a pescar es de mucha roca y las corrientes tiran mucho al Este, se calan todos los palangres a un tiempo, aunque gradualmente; primero se cala por la popa y viene a concluir en proa.



Las lanchas de Lequeitio, Ondarroa y Motrico, van a hacer esta pesca al Gran-Canto o Bancos de Alcajona; éstos distan mucho de la costa, y por esta circunstancia tienen que estar dos y tres días en la mar, hacen una cala, meten la pesca a bordo y vuelven a calar todos los palangres, dejándolos calados hasta el otro día, que van a recogerlos, de modo que cogen unos y dejan otros. Estando estas playas tan lejos de la costa, les pillan algunos temporales, y como todas las lanchas dedicadas a la pesca están sin



cubierta, porque su uso no lo permiten suelen todos los años quedarse algunas víctimas en el Océano: ¡son por desdicha tan seguras todos los años, que creo no haya uno en que no se lamenten desgracias!



Dársena de Castro Urdiales

**LA PESCA EN EL CANTÁBRICO
DESCRITA POR UNO DE AQUELLOS
PESCADORES
PESCA DEL PANCHO (CRÍA DEL BESUGO)
REVISTA DE PESCA MARÍTIMA
RAFAEL GUTIÉRREZ VELA
MADRID, 1885**

El pancho e encuentra en las abras, costas y rías, desde primeros de Junio hasta Noviembre; su pesca se hace a volantín, cuyo aparejito se prepara con pita de cáñamo o asadeña, cerda de caballo: se le pone un plomo como de una onza, con un cordelete fino al que se le empatan cuatro o seis anzuelos chicos, poco más que anzuelos se mosca. Estos van empatados a una tanzas o pelos de gusano de seda del largor de una cuarta; dos anzuelos se ponen a la parte de abajo del plomo y los demás de la parte de arriba, dejando una distancia de una cuarta o poco más de uno a otro en forma de palangre, nombre que le dan los pescadores, *palangre de panchos*: su cebo es con sardina o pellejos de huevas de raba hasta que se pesca alguno de ellos, deshaciéndolo para cebar los anzuelos, pues su carne les es más sabrosa que la de otro pez; se presenta en las



abras y conchas, buscando siempre la frescura en principios de Junio, y se retira a últimos de Diciembre: cada pescador con el volantín o palangre pesca al día 150 a 200 de estos peces, siempre que estén dedicados a esta sola pesca: su valor en el mercado es de seis a ocho cuartos docena, todos los peces que pescan entre los compañeros los cuenta uno de ellos, y los parten a partes iguales.

Al retirarse esta pesca a la costa, viene en grandes fuerzas y con mucha abundancia de peces, y como se acercan tanto a la orilla a coger frescura y alimento que encuentran entre las rocas, los armadores o traineros de artes de arrastre sacan un sin número de arrobas de estos peces que, como son en muchas ocasiones muy chicos, no les son aprovechables y los dejan a la orilla de la costa muertos; naturalmente, los pescadores de altura y los que no lo son, al ver aquella destrucción sin provecho del que los pesca ni de nadie, y ver los millones de peces esparcidos por la costa, claman al ver tanta riqueza perdida, habiéndose quejado varias veces a las Autoridades de Marina, las cuales por lo pronto han hecho justicia; pero luego, por circunstancias que no se sabe a qué atribuir, han seguido pescando del mismo modo.

Justo sería que el Gobierno diese alguna disposición sobre los artes de arrastre, para que no pescasen sin la malla

legal principalmente dentro de las rías, porque estos artes son en todos extremos muy perjudiciales a la pesca en general.

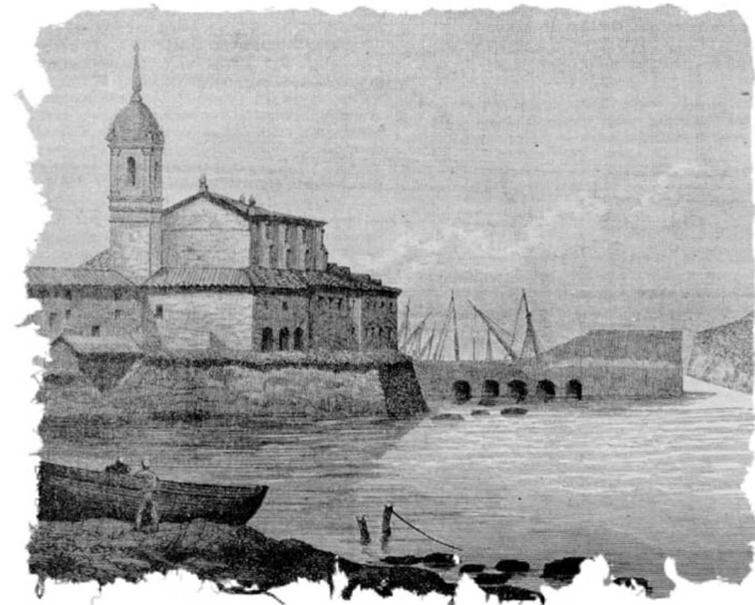


Estos peces son la verdadera cría del besugo que se pesca en la altura, como igualmente el jurel o chicharro; pues son dos especies que siempre andan juntas, y al desovar el besugo lo hace al mismo tiempo el chicharro, y cuando van creciendo de un centímetro a dos, arriban a la costa y se meten en rías y ensenadas que encuentran más reservadas del temporal y resacas de las corrientes, y cuando va siendo grandecito que mide de 6 a 8 centímetros, se retira a las playas y honduras donde encuentra comida entre los cabezones de grandes y pequeñas rocas donde se dedican a vivir.



ÁNGEL PARDO
DICCIONARIO DE LOS ARTES DE PESCA
MÁS USALES EN LAS COSTAS DE
ESPAÑA
ANAURIO ESTADÍSTICO DE LA
PESCA MARÍTIMA EN ESPAÑA
MADRID, 1906

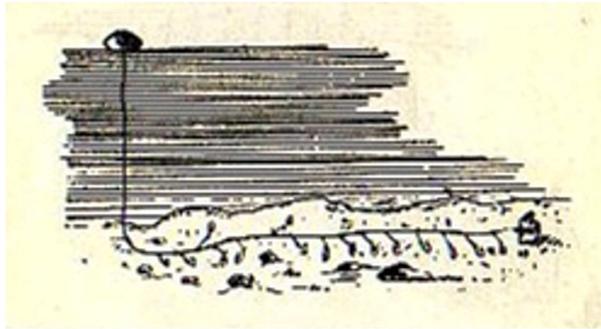
CUERDA.- Arte de cebo: Bajo este nombre se conoce cierta clase de palangres empleados en nuestras costas septentrionales para varias pesqueras, recibiendo según ellas, las denominaciones de *Cuerdas rayeras*, *Cuerdas de loro o de lino*, *Poses*, *Espineles*, *Cuerdas de besugo*, etc. Las rayeras se emplean en la pesca de rayas y sus congéneres; las de loro o lino para el congrio, y se asemejan mucho al *Palangre* basto (palangrón de Cataluña); los poses (recuerdas más delgadas), se aplican a coger doradas.



Bermeo

Todas las cuerdas, de que se ha hecho mención, son artes iguales a los palangres, con la diferencia de tener más cortos o más largos los ramales, pescándose con ellos tendidos en los fondos del mar, lo mismo que aquellos.

El siguiente croquis nos manifiesta el arte de que se trata:



Las *Cuerdas de Besugos* se diferencian de todas las demás, pues se calan por medio de piedras o pomos fijos en su extremidad, de un modo vertical, manteniéndolos a mano el pescador desde embarcaciones aguantadas sobre los remos, y situadas a cuatro o seis leguas de la costa, en más de 100 brazas de agua, durante el invierno. Se componen de varias piezas de cordel de tres cordones, de unas 20 brazas cada una, a las que se atan, a distancias de un palmo, otros pedazos pequeños de cordel mas delgado, a cuyas extremidades se fianza anzuelos besugueros, de manera que cada cuerda contenga unas 20 docenas, convenientemente cebados con sardina salada. Cada embarcación leva varias cuerdas, a razón de una por tripulante.

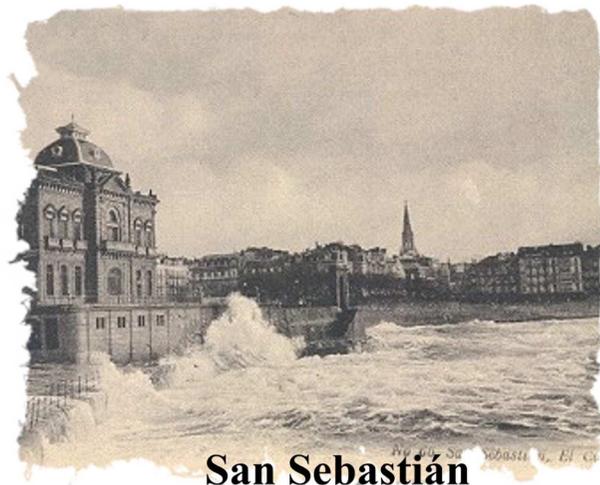


Mundaka

PALANGRE.- Arte de cebo. A este arte se le da también el nombre de Arte Real (mal dado, por lo general, se lo da también en Valencia a la Jábega) y se le distingue también en otros parajes con el nombre de Espinel, o con los de Poses, Cuerdas de Loro, Cuerdas de lino Cuerdas de Besugos, Cuerdas de Anguila, Rayeras, etc. Se compone en principio de una cuerda delgada de longitud variable, cuya extremidad lleva un peso, que a su vez lleva un oringue con boya, todo en proporción a la profundidad en que se ha de calar el arte y en cuy longitud van anudados de trecho en trecho pequeños trozos de cordel más fino, a cuyos extremos van afirmados anzuelos convenientemente cebados.



La cuerda principal o cuerda madre (como suele llamarse), se compone, por regla general, de seis u ocho unidades, llamadas *guías*, *maestras* y *tiradas de lienza*, de unas 20 brazas cada una, siendo los cordeles de braza y media escasas para que no se toquen de un punto a otro de las ataduras, que se hacen a esta distancia y se las conoce por los nombres de *codales*, *penadas*, *reynales*, *chanteles* y *brazoladas*.



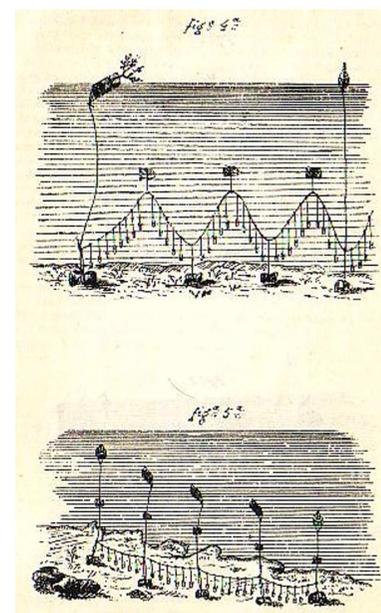
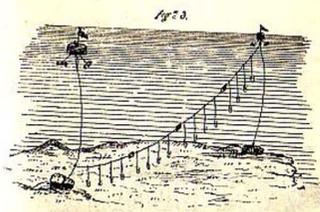
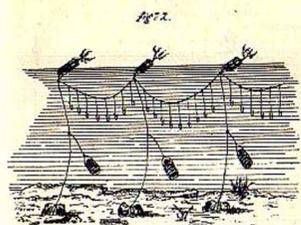
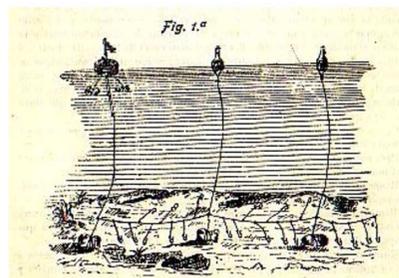
San Sebastián

Los anzuelos se distinguen por su tamaño dando según él y el grueso de las cuerdas el nombre de palangre, como palangre de bordera, de media bordera, de menuda, etc., y

conociéndose con el nombre de diablillo o diablet el palangre de anzuelos muy pequeños y cuerdas delgadas o de desecho.

La pesca con el palangre se verifica desde embarcaciones de tonelaje variable, según la distancia de la costa y profundidad en que lo ha de calar, pudiendo hacerlo al fondo, entre aguas, al través, al penchat, para meros, para corvinas y de otro varios modos. La clase de peces que con ellos se pesca es también variable, así como los cebos empleados, siendo los más adecuados la sardina, el boquerón el jurel y el atún.

Para calarlo al fondo, según se ve en las figuras números 1, 4 y 5, se aguanta la embarcación sobre los remos en sitio conveniente, y el patrón echa a la mar la boya con toda la aduja del pringue o peón: luego fondea la piedra o plomada, y en seguida fila la primera pieza de la cuerda madre, a media que va dando avance despacio la embarcación en la dirección que se quiera tender el arte, y sigue filando las demás con pequeñas piedras en la unión de las piezas con sus correspondientes oringues y boyas pequeñas de calabaza o peregrino, llamadas rodadores, hasta la última pieza, que lleva otra boya grande con banderola como la primera.



En los fondos de playa puede calarse también a la vela, aunque con poca y viento flojo.

Para cobrar el arte después del número de horas que se crea necesario para tener pesca, se procede en sentido inverso.

Respecto a la manea de calar el palangre entre aguas, de través y colgado o suspendido, da una idea las figuras 2 y 3.



También se cala el palangre entre rocas a bajamar, tendiéndolo entonces a mano, lo mismo en línea que en zig-zag, y afirmándolo bien para que se pesque durante a pleamar y pueda recogerse a la bajamar siguiente.



Castro Urdiales: entierro de militares en la Guerra Carlista
(I.E.yAmericana)

Entre los artes de anzuelo, éstos son tan diversos como los de la pesca a que se aplica, pues cada pesquera lo requiere de un determinado tamaño y especial calidad, recibiendo nombres distintos, según la clase de pesca en que se emplean; se laman de aguja pequeña, para coger toda clase

de pez de boca chica; de trachol para el pajel y otros peces mayores que los anteriores; de menuda, para el mismo pajel, besuguete, sargo y otros semejantes; de media bordera, para la merluza de costa, rayas, etc.; de bordera, para los congrios, meros, merluzas de altura, etc.; de cacea o bonitolera, para el uso que su nombre indica; de mayores tamaños para pescada grande y lijas, cazones, etc.; y por último, los de gancho doble con ramal de cadena, etc., para los grandes atunes, tiburones, etc., etc.

Los cebos que se emplean se llaman *carnada*, la que puede ser blanca, azul y sin sangre, constituyendo la primera los trozos de todos aquellos peces que no son de la familia de los escombéridos; la segunda, los pedazos o estados jóvenes de todos los que a ella pertenecen, y la tercera, finalmente la proporcionan las jibias, pulpos, camarones, cangrejos, erizos, etc. Para los peces grandes y voraces suele usarse, además cualquier otra carnada de vertebrados y hasta plumas o paños de colores, como se efectúa en os curricanes. También suelen usarse carnadas artificiales que figuran peces de diferentes clases.



RAMÓN RODRÍGUEZ TRUJILLO
DESCRIPCIÓN DE LOS DIFERENTES ARTES
DE PESCA USADAS EN LAS PROVINCIAS
MARÍTIMAS DEL MAR CANTÁBRICO
ANUARIO DE PESCA Y ESTADÍSTICO
MADRID, 1908

COMADANCIA DE MARINA DE SAN SEBASTIÁN

PALANGRE.- El arte de pesca denominado *palangre* o *terza*, como más comúnmente se llama en esta región, es un arte de cebo casi exclusivo en el invierno, y reemplaza para la pesca del besugo.

Se le conoce con muy diversos nombres según los parajes de las regiones costeras españolas. Así, que los denominados *espinel*, *poses*, *cuerdas*, *cuerdas de loros*, *cuerdas de besugo*, *cuerdas de anguila*, *bayeras*, etc., son similares al palangre, y, con ligeras variantes, se compone en principio de una cuerda en cuyos extremos inferior y superior se le colocan un peso y un boyarín,

respectivamente, y a partir de la extremidad inferior van amarrados una serie de anzuelos.



Hondarribia

Los palangres usados en esta costa se componen de *cuerdas* y *cordeles*. La longitud de cada cordel es de 200 brazas, y cada cuerda de 50 brazas con 300 anzuelos de 2 cm.. Entre cordel y cordel van ajustadas las cuerdas con los anzuelos, y cada cordel en su chicote alto lleva un boyarín, y en el inferior lleva una piedra o peso de regular tamaño.



Los diferentes palangres se clasifican por el tamaño de los anzuelos y por la mena de las cuerdas, y así se denominan palangres de bordera, de media bordera, etc., y cuando el tamaño de los anzuelos es muy pequeño, como también las cuerdas son muy finas, entonces, y sobre todo en las costas de Levante, al palangre se le conoce con el nombre de diablet o diablillo.



En esta región guipuzcoana salen los vaporcitos palangreros con 60 a 65 de estos artes, y los calan a lo largo de la costa, llevando de tres en tres un cordel con una boya para balizarlos y poderlos recoger después, quedando calados...

Desde el mes de Diciembre, en que empieza la pesca del besugo, que es para lo que más utilizan los pescadores de esta región los palangres hasta el mes de Enero el besugo está en el fondo, y por eso se calan éstos con un cordel de

sondaje de 160 a 200 brazas, pero de Febrero a fines de Marzo que el besugo anda volante, se fondean los palangres en varias profundidades, anotando en cuál de ellos ha caído más pesca para que sirva de norma en los días sucesivos.

La carnada empleada es la anchoa pequeña, a acula o lanzón, pescadas a la majua en los últimos meses del año por traineras y lanchas de vapor y conservadas en sal.

En general, la carnada empleada puede ser de tres clases: la *blanca*, *azul* y *sin sangre*, siendo la blanca trozos de peces que no pertenecen a la familia de los escombéridos; la azul trozos de peces que a esta familia pertenecen, y la carnada sin sangre se obtiene de los pulpos, jibias, cangrejos, camarones, erizos, caracoles, etc.

Como antes indicamos, los palangres se calan en esta región con un cordel de sondaje de 160 a 200 brazas, cuando la pesca del besugo principia en Diciembre, por estar en el fondo. Para efectuarlo salen las embarcaciones con tiempo suficiente para estar sobre los lugares apropiados una hora antes de la amanecida, y al llegar al paraje que desean, verifican algunas sondas para elección de la zona en donde han de tender el arte.



Se cala éste, tendiéndolo en dirección y a favor del viento o de la corriente, largando el primer cordel por la popa después la cuerda, tensándola moderadamente, lo que se consigue dando avante poco a poco, y al llegar al último chicote se le amarra el segundo cordel y simultáneamente a la misma altura se amarra también el primer chicote de la segunda cuerda. Se larga el segundo cordel y su correspondiente cuerda, tensándola en la misma forma que la primera, es decir, dando avante poco a poco, y así sucesivamente con todas las demás. Al mismo tiempo unote los tripulantes va dando trapas, llamadas tirantes, consientes en un cordel, amarrado su chicote inmediatamente debajo del primer boyarín, por seno a todas las demás hasta llegar a la última, en donde se le amarra otro chicote del tirante. Terminada la faena de calar, tender y tesar el arte, que dura próximamente un hora, que, como hemos dicho, deben verificarse antes de la amanecida, pasa la embarcación al primer boyarín y empieza a levar el palangre, haciéndose la faena de modo inverso, que dura de tres a cuatro horas.



Ondarroa

DELEGACIÓN LOCAL DE NAVEGACIÓN Y PESCA DE PASAGES

Pesca de altura.- Las tres campañas o costeras de esta pesca so la besuguera, la del atún y de la sardina o anchoa.

La besuguera empieza a fines de Noviembre, por Santa Catalina y termina a mediados de Marzo, siendo el período álgido de explotación hacia mediados de Enero, por San Antón.

Es la campaña más penosa, más dura y más peligrosa para estos pescadores por la época en que tiene lugar, la más



cruda del año, por la temperatura baja y los temporales del W., tan frecuentes en esta estación, y por las distancias a que tienen que salir para coger esas especies.



Algorta

Designan los pescadores con nombres diferentes a los lugares en donde verifican la pesca del besugo, son

conocidos con los de Bazterra (rincón), Gaztelu, Medina, Escota, Gran Canto etc.

Los tres primeros, situados a unas 25 o 30 millas al N. de la cota de este trozo, y el último, más lejano, a 45 en la misma dirección.

Como ya hemos dicho al describir las anchas caleras y de vapor, estas embarcaciones son empleadas en la campaña besuguera, tripuladas por 21 y 8 o 9 hombres respectivamente.

Los artes empleados son los palangres o terzas, los cuales ya hemos descrito cuando de la Dirección de San Sebastián hablamos, y los utilizan de la misma manera.

Se considera como buena una pesca cuando una embarcación trae 100 arrobas de besugos (cada arroba de 10 Kilos), o sea un total de 1.000 Kilogramos. El precio de cada unidad varía según la escasez o abundancia de la pesca, y, por lo tanto, de la concurrencia en el mercado. Sin embargo, se puede calcular aproximadamente un precio medio de 4 a 5 pesetas los 10 Kilos.

El importe total obtenido del producto de la pesca se divide en dos partes iguales, cada una de éstas en dos



mitades, respectivamente que corresponden al dueño de la embarcación, que además tiene la obligación de sostener el entretenimiento de aquélla, y la otra mitad a la tripulación, percibiendo el otro patrón parte y media. Las partijas se hacen cada semana.

DIRECCIÓN LOCAL DE NAVEGACIÓN Y PESCA DE ZUMAYA

MOTRICO

Para el besugo se preparan todos los años ocho lanchas llamadas *sayas* que son construidas a propósito para esta pesquera. Son embarcaciones muy fuertes, mayores que las traineras y meres que las lanchas-caleras, bastante pesadas y con cubierta, bajo la cual meten pesca; siempre van a remolque de los vaporcillos, así es que los dos que hay en este puerto no son suficientes y de aquí la necesidad en que se ven de alquilar otros de los puertos inmediatos, dándoles por este servicio los dueños de las sagas a los de los vapores la tercera parte de la pesca cogida a diario. Utilizan como arte el palangre, que ya hemos descrito (véase San Sebastián), y que en la localidad es conocido con el nombre de *calabazo* o *boyarín*.



Motrico

Esta pesquera es muy productiva, y según los datos estadísticos del año 1906, pescaron en esta localidad 75.320 Kilogramos con un valor de 45.667 pesetas. La época del besugo aquí es de Diciembre a Marzo, y se pesca



a distancias de 18 a 45 millas, con rumbos del NE. al N., llevando cada saya 12 hombres de tripulación.



DIRECCIÓN LOCAL DE NAVEGACIÓN Y PESCA DE LEQUEITIO

Palangrillos.- Los hay de dos clases, el más usual es como los del besugo, sólo que queda vertical, para lo cual se amarra un plomo a un extremo de la trenza o subril y el cordel al otro extremo. Son un poco más finos que los

palangres. Llevan 30 o 40 anzuelos a la misma distancia entre si que las pocheras de un palangre de besugo. Estas son también un poco más cortas, terminando en anzuelos tuertos. La otra clase, de la que sólo existen algunos en Ondarroa, consiste en una varilla de hierro delgado que lleva en cada extremo un ramal con seis anzuelos amarrados a sus tanzas correspondientes; en el centro de la varilla se amarra el cordel y un plomo al conjunto de varilla y ramales. Su valor aproximado estimase en 93 pesetas.

Calas y playas.- Después de haber hablado de las embarcaciones y artes de pesca y antes de tratar de los caracteres generales de la misma, parece natural hacerlo de las calas o playas. Así como en el frontón NW. de la Península Ibérica se abren esos senos profundos que llamamos rías, que constituyen una especie de viveros para algunas especies, y debido a lo cual tantos cuidados y prevenciones se toman para evitar el uso de todas aquellas clases de artes que pudieran serles perjudiciales, así también en esta costa desprovista de esas grandes bahías, las especies encuentran esos medios de vida necesarios para su nutrición, desarrollo de sus larvas o reproducción, en placeres de pastos separados de la costa, formando planicies o llanuras submarinas más o menos extensas, separadas entre si por valles más o menos profundos. Son



las primeras las playas o calas, y las segundas las potreas o potchatoquis, y están en general comprendidos en una faja, cuya mayor o menor distancia a tierra será de 12 y de 8 millas, es decir, entre dos paralelos que disten la diferencia entre ellos. La sonda es muy variable, pudiendo decirse está comprendida entre 240 y 220 brazas.

Su fondo en general es de arena fangosa, aunque en algunas se encuentran piedras y parece están provistas de abundante flora. Cada puerto tiene generalmente calas que son visitadas por sus pescadores. Así las calas de Elanchobe y Lequeitio, a partir de la de Labachu que pertenece a Bermeo, y a continuación las de Ondarroa y Motrico, que confinan con las del NW y Playazu, ya dentro de la comprensión de San Sebastián, se dividían anteriormente en calas de besugo y merluza, aunque generalmente hubiera en ellas pesca de ambas especies. En realidad las últimas eran la parte más próxima a tierra de las primeras, donde había menos fondo. Pero desde la aparición de los artes de arrastre se ha visto que la merluza busca las capas de agua de las profundas poteras, donde encuentra la misma presión que antes en las proximidades del fondo en las calas. Hay también noticias de que existen playas (bajos fondos) mucho más distantes de la costa entre 30 y 40 millas al N de Lequeitio, pero no están comprobadas, pues rara vez van los pescadores de aquí;

solamente lo hacen cuando no se presenta besugo en sus playas, y entonces llegan a esos placeres situados a la altura de Arcachón, frente a las costas francesas, y son conocidos entre ellos con el nombre de Gran Canto.



Santurce

Pesca en las calas o playas.- Las principales son la del besugo y merluza, aunque existen otras varias como la del pescado de pellejo, arrain santarra (vascuence), de que hace gran consumo la clase pescadora.



El besugo es también una especie pelagica y parece se cría en las aguas del litoral, conociéndose con el nombre de pancho o besuguete, y aparece en las playas cuando ha conseguido su completo desarrollo.

Empieza la costera el día de San Andrés y dura hasta la primera quincena de Abril; es, después de la del bonito, la más importante de la Dirección.

Presenta un gran contraste con la pesca del bonito, pues los meses en que se efectúa son los más duros en estos mares, y unido a la crudeza de la estación, la hacen muy penosa para los pescadores, mientras que la del bonito, salvo alguna turbonada que pueda sorprender, es, en general, fácil y agradable, y hecha en embarcaciones más cómodas y desahogadas.

La pesca del besugo se hace al palangre, y emplean en ella, como en el litoral guipuzcoano, vapores de pesca, cachalotes o miriñaques y zagueras, éstas a remolque de los vapores, tripulando cada vapor 10 hombres; los miriñaques llevan 18 y las zagueras 11 o 12. Durante el año 1906 se despacharon en esta Dirección para la costera del besugo 34 vapores, seis miriñaques y 30 zagueras, con un total de 612 hombres, y sólo hubo que lamentar la pérdida de una zaguera en que falleció un tripulante.



San Sebastián

Salen las embarcaciones de los puertos después de media noche y se dirigen a las playas, donde deben calar antes de amanecer. Cada vapor lleva, por término medio, 50 trenzas de palangre, y cada miriñaque o zaguera 46. Por medio de la estima los vapores, y de marcaciones a tierra los miriñaques, llegan a las playas, donde buscan con la sonda la profundidad conveniente, la cual varía según lo más o menos adelantada que esté la costera, pues el besugo suele estar más o menos próximo a los fondos; de modo que si, por ejemplo, se trata del principio de la costera, se buscan



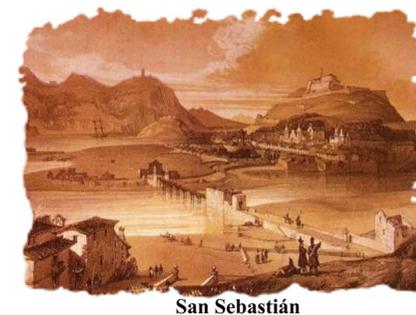
240 brazas y se fondea la primera boya, que ya sabemos señala el principio de la primera trenza con 220 brazas de cuerda; después dejándose caer poco a poco hacia el S., ayudándose para ello, bien con la máquina o con los remos, según que sea un vapor o un miriñaque o zaguera; y al mismo tiempo se van tendiendo los palangres que se tenían preparados y convenientemente cebados en bandejas de mimbre o de madera. De la misma manera que ya dijimos para San Sebastián se tienden los demás palangres, efectuándose también la pesca con este arte en la primera forma que allí explicamos.



Diariamente, al volver de la pesca, ponen a secar los palangres, y de aquí la necesidad de tener tres de estos artes para efectuar la pesca del besugo: uno en la mar, otro secándose y otro encarnándose, faena que ejecutan en

lóbregas bodegas niños de corta edad, bajo la vigilancia de algún viejo; las lluvias y la baja temperatura de la estación obligan a tener cerrados esos poco ventilados espacios con perjuicio de la higiene, tan necesaria en esas edades; los niños cobran media soldada y los viejos tres cuartas partes. Las carnadas son botacor, parrocha y anchoa. Al final de esta costera suelen calarse los palangres en las poteras donde son las aguas muy profundas, y como entonces el besugo está más a la superficie, se calan estos artes con los anzuelos a poco fondo.

Los productos de esta pesca se venden en general en fresco, exportándose para San Sebastián y Bilbao; y al final de la temporada también para las fábricas que lo preparan en escabeche. El precio de la fracción del besugo varía mucho.





ONDARROA

Al besugo se dedican anualmente 8 sagas y los 9 potines que van remolcados por los vaporcillos, y llevan 9 o 10 hombres en cada una de las sagas. Por ir a remolque, por lo cual llevan más garantizadas sus vidas en caso de malos tiempos, no pierden apenas días de pescar durante todo el año.

Salen a la pesca del besugo efectuándola con rumbos comprendidos entre el N, NE y E y desde 280 brazas a 500 de profundidad; cuando se pesca a la primera profundidad suelen echar los anzuelos al fondo, pero en cambio cuando la efectúan a la segunda profundidad el aparejo va suspendido de aquél pescándose el besugo, como dicen los pescadores, al aire. Estos aparejos, generalmente, se tienden a 16 o 20 millas de la costa en fondos fangosos y de cascajo, empleándose el palangre horizontal, conocido con el nombre de calabazo o boyarín, que se tiende y levanta de la misma manera que como ya lo describimos cuando de la pesca del besugo tratamos en el litoral guipuzcoano y de Lequeitio. Esta pesca también produjo en 1906 un buen ingreso a los pescadores de Ondarroa,

que ascendió a 33.191 Kilogramos dando un producto líquido de 57.882 pesetas.

Además de los palangres usan los pescadores de esta localidad otro vertical, que describimos en Lequeitio con el nombre de palangrillos, y que aquí denominan arcos, que tienden a 12 y 14 millas de distancia de la costa y en rumbos comprendidos entre el N y NE y E en fondos fangosos y solamente durante el invierno.



Pasajes

ELANCHOVE

La pesca del besugo se efectúa con las embarcaciones denominadas zagueras, que van a remolque de los vapores,



los cuales pescan también; usan el palangre conocido con el nombre de calabazo o boyarín. Lleva cada vapor 12 hombres de tripulación, y cada zaga 10. La pesca de estos peces se verifica con los rumbos, fechas y profundidades que ya hemos dicho para Lequeitio, y la pesca obtenida se vende en fresco y para las fábricas de este puerto. En el año 1906 se extrajeron del mar 34.686 Kilogramos, que valieron 17.973 pesetas, constituyendo un bonito ingreso para esta cofradía.

La disminución de la pesca de esta especie en este puerto, que se viene observando hace años, se debe sin duda al empleo de los boliches y cercos por el procedimiento de la ardora para la pesca de la sardina.



BERMEO

Para el besugo, que también tiene mucha importancia en este puerto, por dedicarse muchas embarcaciones durante la primavera e invierno a esta pesca, se emplean 60 embarcaciones entre las de vela, remo y vaporcitos; siendo por lo general los mismos que se dedican a la merluza. Utilizan como aparejo el palangre, que ya hemos descrito, conocido también en esta localidad con el nombre de calabazo o boyarín, compuesto de 50 trenzas. Por este procedimiento pescaron, en 1906, 48.892 Kilogramos que produjeron un valor de 268.326 pesetas.

DIRECCIÓN LOCAL DE NAVEGACIÓN Y PESCA DE SANTANDER

Aparejo de besugo, *a pulso*.- Es el mismo que hemos descrito para Vizcaya, con el nombre de palangrillos, en que a las tanzas adonde van los anzuelos denominan pipios.



DIRECCIÓN LOCAL DE NAVEGACIÓN Y PESCA DE SANTOÑA

El besugo también tiene mucha importancia en esta Dirección, saliendo a su pesca la mayor parte de las embarcaciones de la Dirección, utilizando el mismo arte de pesca que ya hemos descrito para San Sebastián con el nombre de palangre.

DIRECCIÓN LOCAL DE NAVEGACIÓN Y PESCA DE LAREDO

Pesca de altura.- Comprende esta pesca el congrio, merluza, mero y lija, que se pescan con las traineras y barquillas y en vaporcitos a propósito para esta clase de industria, verificándose a una distancia de la costa variable entre 10 y 20 millas con aparejos iguales a los descritos para Santander.

También comprende la pesca de altura la del besugo, que se hace con las embarcaciones ya citadas, para cuya faena emplean los aparejos ya descritos con el nombre de palangres. La época en que efectúan esta pesca es la misma que para todo el litoral Cantábrico.

DIRECCIÓN LOCAL DE NAVEGACIÓN Y PESCA DE CASTRO-URDIALES

Al besugo se dedican también los vapores durante los meses de Noviembre a Abril con el aparejo denominado palangre, que ya hemos descrito.



Luarca

DIRECCIÓN LOCAL DE NAVEGACIÓN Y PESCA DE GIJÓN

Palangre.- Con este aparejo hacen la pesca del congrio, rubiel y besugo. El principio en que se basa y forma de este aparejo, es el mismo para las tres especies, y sólo varía la forma y tamaño de los anzuelos.

Como ya hemos descrito este aparejo cuando estudiamos las industrias pesqueras de la región guipuzcoana, omitimos su descripción en este lugar.



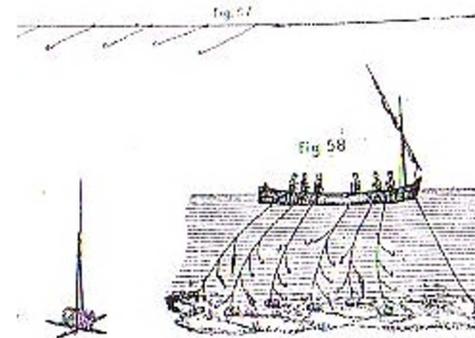
Santander



**BENIGNO RODRÍGUEZ SANTAMARÍA
DICCIONARIO ILUSTRADO, DESCRIPTIVO,
VALORADO, NUMÉRICO Y ESTADÍSTICO
DE LOS ARTES, APAREJOS, E INSTRUMENTOS
QUE SE USAN PARA LA PESCA EN LAS
COSTAS DEL NORTE Y
NOROESTE DE ESPAÑA
MADRID, 1911**

De besugos.- He visto dos clases de aparejos para la pesca del besugo, ambos palangres; pero uno se emplea en sentido vertical y otro horizontal.

El primero se denomina de “a pulso” o “al dedo” y el segundo “palangre, calabazo y boyarín”, y se componen: el de “a pulso” o vertical (figura 57) de un cordel de cuarenta a cincuenta metros de largo, en blanco, del cual penden otros más finos, llamados pipios, a distancia próximamente de media vara de uno a otro, a ellos se sujetan tros tantos anzuelos pequeños de alambre. Estos pipios o cordeles tienen por lo general una cuarta de largo, y toda la cuerda o palangre contiene unos ciento cincuenta a doscientos.



Al extremo inferior se amarra una piedra o pomo de dos a tres libras de peso, y en a parte superior del palangre se amarra un cordel entintado con corteza de salce cocida, de doscientos sesenta a trescientos cincuenta metros de largo.

Este aparejo se usa en profundidades de ciento ochenta a doscientos sesenta metros en fondos fangosos de cascajo y e algunos sitios también de roca en la forma siguiente: llegada la embarcación al punto designado para la pesca cada tripulación larga al mar su aparejo cebado con sardina salada o fresca o con otras clases de peces, y al llegar el plomo al fondo se observa a ver si se siente picar el besugo. Una vez logrado esto se va arriando cordel a fin de que no se enreden unos con otros asta que se supone que están cubiertos todos los anzuelos o que transcurrió



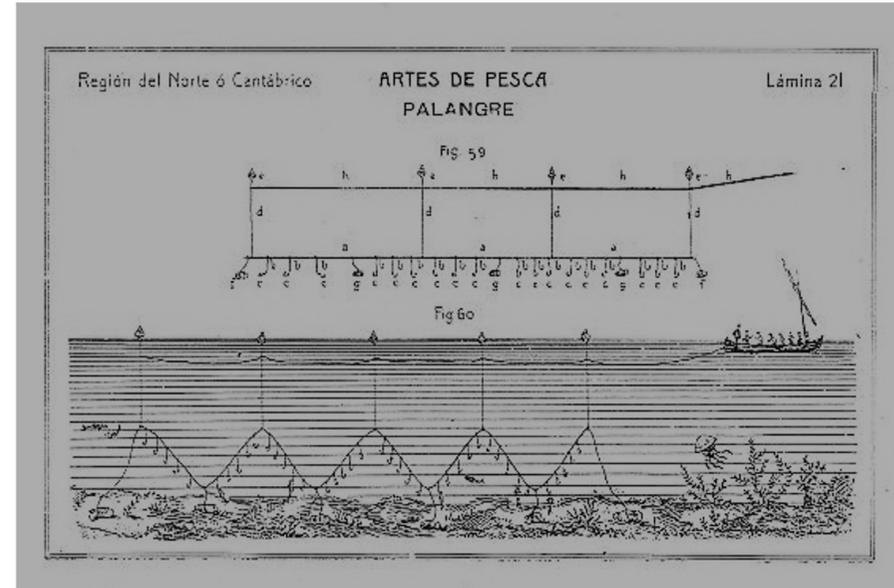
próximamente una hora, que es el tiempo que media entre la largada y la recogida, fondeándose la embarcación para cobrar el aparejo con las potadas o arpeos de madera, quedando el palangre e el fondo, según demuestra la figura 58.



Este aparejo resulta también inofensivo por la forma en que trabaja; se construye por los pescadores y es de origen español pero tiende a desaparecer porque da mucho mejor resultado el palangre horizontal que se describe a continuación, y trabajan con él a la parte.

Existen de esta clase en todo e Norte de España unos seiscientos veinticuatro, que valen 3.124 pesetas, empleándose en ellos sesenta embarcaciones con diez

hombres cada una, o sea un total de seiscientos, porque hay pescador que tiene dos; pero sólo emplea uno.



La otra clase de aparejo empleada para esta pesca, que consiste e un palangre horizontal (fig. 59), se compone de un cordel que la firman cuarenta cuerdas de a novena metros de largo próximamente cada una, que harán unos tres mil quinientos metros de extensión, las cuales llevan otras más finas, llamadas ripios, de una cuarta de largo, con n anzuelo cada uno. En cada dos cuerdas, que van



amarradas unas a otras, se fija en un cordel delgado, de tres piezas, que sube hasta la superficie y sujeta una boya de hoja de lata y en cada extremo de la parte inferior una piedra de un Kilogramo de peso, y entre cada cordel de los que sujetan dichas boyas otra piedra más pequeña, que van al fondo.



Sujetando todos los cordeles de repetidas boyas pasa otro cable mucho más grueso, llamado tirante, que, fijado un extremo en el otro aparejo, amarra todos los cordeles de la boyas y viene a parar el otro extremo a la embarcación.

Este palangre se usa en la siguiente forma: llegada la embarcación a punto de la pesca, en profundidades de ciento cincuenta a trescientos sesenta o más metros y a distancia de catorce a diez y ocho millas del puerto, se

largar a mar el palangre, que por efecto de las piedras de a parte inferior baja a fondo, quedado las boyas en la superficie, en seguida se pasa el tirante, amarrándolas todas con él.

Tendido así el aparejo viene a bordo un extremo del tirante, puesto que el otro queda amarrado a la primera boya o cuerda que se largó al mar, y como la operación de largar un palangre de esta clase que tenga cuarenta cuerdas dura lo menos hora y media, al terminar de calarlo se empieza a levantar por donde empezó a lagarse, y si hay pesca se recoge; pero en caso contrario el trabajo de este día resultó perdido, puesto que hasta el siguiente no puede efectuarse nuevamente debido al mucho tiempo que se necesita para levantarlo, limpiarle los anzuelos y volverlos a cebar.

La figura 60 representa este aparejo calado en el fondo con la embarcación que e sujeta en la superficie.

Se usa entintado, es inofensivo para la pesca, se construye por los propios pescadores y no es muy antiguo, trabajando con él a la parte.

Como es muy trabajosa la operación de largarle y levantarlo se emplea traineras, lanchas y lanchillas de



vapor con tripulaciones de quince a veinte hombres cada una.

Este aparejo es más productivo que el “a pulso” o palangre vertical; pero es de mucho trabajo porque se sale de puerto a las dos de la mañana y no se regresa a él hasta las cuatro de la tarde en épocas de invierno y primavera, puesto que empieza la costera de estos peces generalmente en Noviembre y termina en Abril o Mayo.

Existen en el Cantábrico novecientos sesenta y ocho palangres de esta clase completos; es decir, de cuarenta cuerdas cada uno, que valen 335.896 pesetas, porque cada palangre suele costar listo para la pesca unas 347 pesetas próximamente.

Cada armador suele tener cuando menos de estos aparejos porque mientras se pesca con uno do muchachos del barco preparan otro en tierra de carnadas y demás para llevarlo al siguiente día, dejando el mojado en tierra para secar.

Emplean con este aparejo noventa y seis embarcaciones entre vapor y de vela con mil quinientos pescadores por término medio.

Se rigen estos aparejos por las disposiciones de los nuevos Reglamento de pesca en los distritos en donde ya han sido hechos ya probados, y en os que no por acuerdos de las Juntas de pesca.



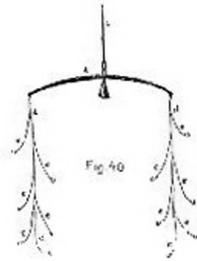
Laredo

Arco para panchos grandes o besuguetes.- Aparejo conocido por el nombre de “Arco de panchos” (fig. 40), dedicado ala pesca de besuguetes.

Se usa en Vizcaya, principalmente en el puerto de Ondarroa, y está formado por un arco de hierro de un



metro de largo con dos agujeros, uno en cada extremo; en el centro tiene un plomo de libra y media de peso en forma de pirámide con una gaza, a la cual se amarra un cordel de ciento treinta a ciento setenta metros de largo.

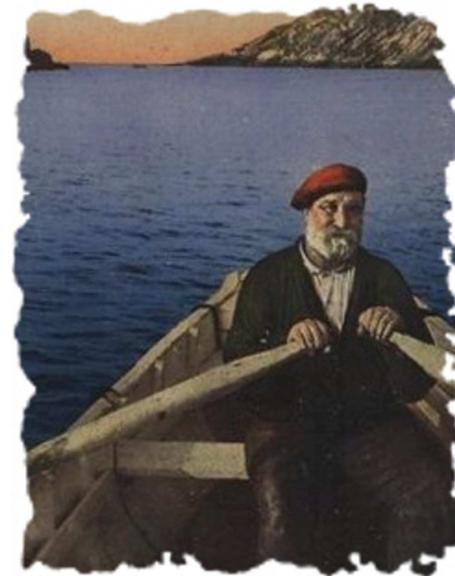


A ambos extremos de este arco se amarran dos tanzas gordas de cuatro metros de largo o de cinco, y en cada una de ellas se fijan seis pipios o brazoladas de tanza más delgada con un anzuelo pequeño de alambre cada una.

Se larga en profundidades de ochenta a ciento treinta metros y se dedica a la pesca de panchos grandes o besuguetes durante el invierno y primavera con muy buen resultado

Existen unos trescientos sesenta, que a ocho pesetas uno valen 2.880, empleándose en su uso unas treinta embarcaciones, con ciento veinte pescadores.

Se usa entintado el cordel y galvanizado el arco, no es perjudicial porque los anzuelos que lleva no sirven para otros peces que los besuguetes o panchos grandes que son adultos y no crías.





Se construyen por los pescadores y trabajan con él a la parte; rigiéndose por las disposiciones que referentes a la pesca tiene aprobadas por la Dirección general el distrito de Lequeitio en el Reglamento redactado últimamente.



Bermeo

De panchos.- Para la pesca de panchos grandes, además del arc de besuguetes o panchos descrito en la letra correspondiente, se emplea otro en Vizcaya, en sentido vertical, que consiste en un cordel grueso entintado, al cual se amarra un cordelote en blanco más fino, de distintas dimensione, con seis ripios o ramales de veinte

centímetros de larga cada uno, a distancia de treinta centímetros de uno a otro, que terminan con un anzuelo de alambre pequeñito.

En la parte inferior lleva un plomo n forma de pirámide, de libra y media de peso.

Se emplea con muy buen resultado..., se construye por los propios pescadores.



Castro Urdiales



TRAINERAS DE PESCA

Ramón Ojeda Sa Miguel

Castro Urdiales, 2006



La última embarcación tradicional de pesca del Cantábrico, esa es la trainera. Afortunadamente conservamos muy buena parte de su esencia por el calado popular que hoy mantienen en nuestros puertos las competiciones deportivas en las regatas. Conocemos bastante bien, gracias a muchos documentos, fotografías y restos materiales, la estructura técnica de las viejas traineras; pero todavía quedan muchas lagunas en lo que se refiere a los primeros años de propagación por la costa vasca peninsular.

Fue el último, pero también el más reciente, novedoso, de los barcos de remo y vela dedicado a la pesca artesanal. Tiene su origen cronológico en el segundo cuarto del siglo XIX, y la mejor época, con mayor presencia en todo el litoral norteño, en los últimos treinta años de aquel siglo y diez o quince del XX. La trainera era un chalupa ballenera, llegada desde la costa labortana, recuperada, reconvertida, adaptada y mejorada, para poder pescar con el nuevo y revolucionarios sistema del cerco en las costeras de la sardina y anchoa.

Traineras se construyeron en todo el litoral, pero, como embarcación claramente vascongada en origen, fue en los astilleros de Ondarroa y Lekeitio en donde mejores y más perfeccionadas unidades se botaron. La mayor parte de los calafates ubicados desde 1870 a 1915 en las villas pesqueras de todo el Cantábrico se formaron allí.

Veremos ahora, además de las postales que nos han quedado con imágenes de traineras de hace aproximadamente un siglo, las interesantes y muy valiosas descripciones técnicas hechas por Ramón Rodríguez Trujillo y Benigno Rodríguez Santamaría. El primero en la publicación del Anuario de Pesca del año 1908, y el segundo en su magnífico libro *Los pescadores del Norte y Noroeste de España. Su vida social y particular por provincias* editado en 1916.



EMBARCACIONES Y ASTILLEROS

(Ondarroa y Lekeitio)

(R. Rodríguez Trujillo- 1907)

Las embarcaciones en uso en esta región son: en la costera, el *batel* y la *trainera pequeña*, y en la de altura, la *trainera grande*, la *lancha-calera* y la *lancha de vapor*.

El tipo de las primeras es genuinamente vascongado, sobre todo el de la *trainera*, prototipo de embarcación de mucho andar, muy marinera y poco calado, cuyo uso se ha ido extendiendo desde hace muy pocos años en forma tal, que hoy también la utilizan los pescadores de la costa gallega.

De éstas, las de vela y remo tienen un tipo, que ha sido producido seguramente para amoldarlo a las condiciones hidrográficas de la mayor parte de los puertos pesqueros de esta región, que están asentados en las desembocaduras de ríos poco caudalosos, con barras de poco fondo, de rompientes y mares muy gruesas.

Por sus características y perfiles reúnen condiciones muy recomendables de ligereza y poco calado, juntamente con las marineras necesarias para poder navegar en estos mares a mucha distancia de la costa y salvar las rompientes de una barra.

Trainera.- Dificilmente se puede idear una embarcación menor que reúna esas condiciones como la *trainera* para navegar a remo. Perfiles y líneas elegantes, sus características muy bien perfeccionadas, poco calado y excelentes condiciones marineras.

Entran sobre las rompientes de una barra y la salvan con éxito completo, embarrancando, hasta llegar a seco en una playa brava donde rompen las olas.

Las empleadas por la gente de mar de este litoral para la pesquera de la sardina y anchoa, tienen las siguientes dimensiones: eslora, 11 a 13 metros; manga, 1,80 a 2 metros; puntal, 0,75 a 0,80 metros; tonelaje, 2,95 toneladas. El material empleado en la construcción es el roble para el codaste, roda y cuadernas, y el pino blanco para las bancadas, quilla y forro. La clavazón de hierro galvanizado. El coste medio del casco sin palamenta de 900 a 1.000 pesetas.



El número de remos es de 13 en toletes, y el que hace este número cambia de una banda a otra para ayuda del patrón a gobernar. Cuando se navega al remo, el patrón gobierna con un remo de espaldilla en un tolete situado cerca del codaste.

Las condiciones sobresalientes que reúne esta embarcación para navegar al remo se diferencian mucho de las que tiene para hacerlo a la vela.

Llevan dos palos con dos velas, una trinquete y otra mayor, ambas al tercio, en este caso se gobierna con un timón muy calado, y se añade también una orza colocada a una de las bandas (la de sotavento), consistente en un trozo de tablón o madero amarrado por la parte de fuera a los dos toletes correspondientes a las cuadernas maestras...

Para efectuarla pesca, la embarcación trainera ..., provista de la traña, se dirige al paraje conveniente y larga la red haciendo el cerco o rodeo en dirección perpendicular a la que sigue la sardina o anchoa, y muy cerca de las orillas de la playa; y cuando queda terminado el rodeo se fondea la embarcación con un anclote o rezón, a fin de que pueda aguantarse en su sitio la tirada por los cabos de la red, y halando de ambas extremidades viene a bordo arte y pesca.

Esta clase de pesca es preferible y de más seguridad hacerla con la trainera que con la lancha de vapor, porque las profundidades son pequeñas, las distancias a tierra muy cortas, y de garrear el anclote o rezón por mares un poco gruesas pondría a las lanchas de vapor en condiciones de correr riesgos, que se aminoran empleando la trainera. Además, como esta pesca se hace de noche, al menor descuido puede enredarse la hélice en las mallas de la red...

Las traineras las manejan admirablemente, y como remeros los son de primera fuerza, tanto por su resistencia como por lo hábiles...

Lanchas traineras.- En éstas todo va sacrificado (como dijimos cuando describimos esta embarcación tratándose del litoral de Guipúzcoa, con las cuales no tiene grandes diferencias) a la ligereza de la embarcación. Son muy finas y largas, con muy poco obra muerta y calado, no persiguiendo otra idea en su construcción que la de reunir las condiciones necesarias para tender y cobrar una traña con tiempos manejables. No tienen cubiertas sino bancadas, y se gobiernen generalmente con un remo a popa. La quilla se encurva muy acentuadamente en sus extremidades para darles mejores condiciones evolutivas.



Su aparejo es como el de las lanchas, y suelen llevar dos juegos de velas. Para ceñir usan, como los cachalotes y lanchas antiguas, unas orzas volantes, que son unas tablas que echan al agua por sotavento, quedando sujetas a bordo por un cabo amarrado a su parte superior y a una bancada. Una trainera de 4,50 toneladas tiene de características 12,60 X 1,88 X 0,74, y su valor con su aparejo, es de 1.500 pesetas.

Astilleros.- Estos datan del siglo XIV, pues aparece en el archivo de la villa la sentencia de un pleito fallado, como era entonces costumbre, en el Arsenal de Lequeitio el 29 de febrero de 1338, contra la villa de Ondarroa que protestaba de la corta de madera en sus cercanías para los astilleros de Lequeitio. En este puerto, en los astilleros de la Magdalena, se han construido bergantines goletas de 200 toneladas y en Ondarroa goletas próximamente de 100 toneladas de registro. En la actualidad se construyen, en los astilleros de esta Dirección, vapores de pesca, lanchas boniteras, traineras, potines y bateles. Existen, como dejamos dicho, nueve astilleros en la Dirección repartidos del siguiente modo: cinco en Ondarroa, tres en Lequeitio y uno en Elanchove. Entretienen las carenas y reparaciones de las embarcaciones de pesca y cabotaje y construyen

para la Dirección, resto de provincia, parte de la de Santander y Guipúzcoa y para el departamento francés de los Bajos Pirineos. En el último año de 1906, y según se detalla en el estado II, han construido 138 embarcaciones, una de ellas un pailebot y tres vapores de pesca, sumando un tonelaje de 691 toneladas. Entre las embarcaciones construidas en ellos merecen citarse como modelos de sus tipos de vapor de pesca *Urchoria*, construido en el astillero de Ondarroa, de la viuda de Urresti, de 9,06 de tonelaje y máquina de 12 caballos de fuerza; su coste todo comprendido fue de 13.000 pesetas, siendo de líneas muy regulares y excelentes condiciones marineras; la lancha bonitera *Alava*, de cubierta y de 26,08 de tonelaje, construida en los astilleros de Esteban Eguren, de Lequeitio, en 4.500 pesetas (no comprendido el aparejo), la que ha hecho recientemente un viaje desde Fuenterrabía a este puerto con viento fresco largo en tres horas, lo que representa un andar de más de 11 millas por hora; también la trainera *José y María*, de 3,75 toneladas, construida en los astilleros de Urresti, se cita como la más ligera y esbelta de la costa.

En particular las lanchas boniteras y traineras construidas en estos astilleros llaman la atención por su ligereza, condiciones marineras y solidez de construcción, siendo corriente la creencia de que en ellos nació el tipo trainera.



Lancha bonitera ha habido en este año que naufragó en la barra del puerto zozobrando sobre las piedras de la misma, y después de permanecer durante toda una noche juguete del mal tiempo entre la resaca sobre piedras y en la playa, pudo ser recogida al día siguiente con sólo ligeros desperfectos en su obra muerta, y una trainera que, naufragada en un temporal a la altura de Ondarroa, fue arrojada sobre la costa de Socoa y se pudo recoger; no presentaba tampoco averías mayores en su casco, lo que demuestra la solidez de sus construcciones.

El material empleado suele ser el roble para la roda, codaste, cuadernas, bancadas y una faja del forro que queda por debajo del carel; haya para la quilla, nogal y castaño para el carel, orza y timón; la tabla de las cubiertas y aforro es de pino de tea del Báltico; la clavazón suele ser galvanizada. El roble, nogal, haya y castaño es del país, de la parte de Durango, Bermeo y Marquina; el pino de ls almacenes de Bilbao y en ocasiones de los de San Sebastián, procedente del Báltico; los herrajes vienen de Durango y Elgoibar, y algunos se elaboran en las fundiciones de la misma Dirección. La madera para la arboladuras generalmente pino y procede del país, de Marquina. Los remos de haya que viene de Barcelona y se labran en Ondarroa. En Lequeitio existe una fábrica de sierra movida a vapor y en los otros se sierra a mano.

En estos astilleros encuentran trabajo los carpinteros de ribera y calafates del país, y aprenden el oficio muchachos en calidad de aprendices, dirigidos por maestros que por lo general son dueños de ellos... Los jornales varían de 2 a 4 pesetas para oficiales y maestros, de 4 a 6 para los aserradores, de 1,25 para los aprendices, además perciben otros gajes tradicionales ya, tales como la ración de vino y pan que paga el armador cuando entabla la embarcación, y los residuos y virutas que pueden llevar en invierno a sus casas para calefacción. El trabajo dura doce horas en verano, de cinco a doce de la mañana y dos a siete de la tarde, y nueve en invierno, de siete a doce y de una a cinco. La duración de la construcción de una lancha suele ser de un par de meses, pero cuando no hay demanda reducen el personal, quedando sólo los individuos de la familia del constructor y sus aprendices, y entonces la duración de las obras es mucho mayor, trabajando entonces muchos aprendices tan sólo por la manutención.

Nada pagan estos astilleros de contribución industrial, tan sólo los derechos de arqueo de las embarcaciones que percibe el arqueador residente en la capital de la provincia, y como en estas embarcaciones de pesca no ven palpablemente la necesidad de arqueo, miran estos derechos como un impuesto. Pudieran realmente



encargarse gratuitamente de arquear las embarcaciones los Ayudantes de Marina de las Direcciones ya que de todos modos deben presenciar la medición de las dimensiones, y que el arqueo por la fórmula 2^a, que es la que se aplica para estos cascos, no puede ser más breve y elemental para un personal que ha cursado mecánica aplicada a la maniobra, suprimiéndose así esa pequeña gabela a estos modestos industriales.

ASTILLEROS

(Guipúzcoa , Vizcaya y P. de Santander)

(Benigno Rodríguez Santamaría - 1916)

Talleres de construcción de embarcaciones.- En Guipúzcoa existen 11 talleres de construcción de embarcaciones de pesca, llamados también vulgarmente astilleros, en los que se construyen lanchas de altura, caleras o boniteras de cubierta; sagas, que son unas lanchas más pequeñas, para la pesca del besugo; traineras, barquillas, botes y chalanas para la pesca de costa; y además las lanchillas de vapor,

tan corrientes hoy en esta costa, que emplean indistintamente en ambas pescas de altura y bajura.

La producción media anual de estos talleres es de unas 45 embarcaciones, 35 de vela y 11 de vapor, con unas 250 toneladas y 168.000 pesetas de valor. Generalmente, el precio de una lanchilla de vapor es de 13.800 pesetas; el de una lancha calera o de altura es de 5.500; el de una saga 1.000; el de una trainera 2.300, el de una barquilla 500; el de un bote 200, y el de una chalana 75 a 100.

En los precios anteriores se incluyen palos, velas, remos, arpeos, jarcias y otros muchos utensilios; es decir, que se evalúa el costo de cada embarcación completamente lista para pescar.

Talleres de construcción de embarcaciones.- De las provincias del Norte, la de Vizcaya es la que mayor número de astilleros dedica a la construcción de embarcaciones de pesca, puesto que tiene en sus puertos 16 de estos talleres capaces de producir embarcaciones para todo el litoral cantábrico, construyendo anualmente, como término medio, 160 embarcaciones de distintas clases para varios puntos de la costa, con un tonelaje total de 827 toneladas y un valor de 242.100 pesetas.



Los astilleros de esta provincia puede asegurarse que han sido los que dieron origen a los demás del Norte de España, puesto que en ellos han aprendido el oficio los que están establecidos en Guipúzcoa, Santander y Asturias, sino que también su radio de acción a alguna provincia de Galicia, en la cual hay constructores que han salido de la montaña después de haber estado en Vizcaya estudiando la forma de construcción..

Los de Ondarroa han sido muy célebres en la antigüedad por los muchos barcos que en ellos se construyeron con destino a la pesca de la ballena y el bacalao en los bancos de Terranova, tan visitados de nuestros pescadores durante el siglo XVII y XVIII. Todavía hoy se lanzan al mar, sobre todo en uno de ellos, barcos de bastante tonelaje, pues hace dos o tres años se construyeron de cabotaje de vela, algunos de 150 a 250 toneladas, para la navegación de Zumaya a Cádiz, conduciendo cemento y regresando con cargamento de sal para la salazón de pescados.

Por lo general, en la construcción de todas las embarcaciones de pesca se emplean las maderas de roble del país, pinos del Norte y de Holanda y clavazón de hierro galvanizado o estañado a fin de evitar el óxido; y las lanchas actuales todas se construyen de cubierta, sistema

que se ha generalizado desde hace unos tres años, hasta el punto de que a las embarcaciones antiguas de esta clase también se les ha colocado esta cubierta que resuelve al pescador varios problemas.

Fábricas o talleres de construcción de embarcaciones menores.- Existen en la provincia de Santander siete talleres destinados a la construcción de embarcaciones de pesca, radicando uno en Santander, dos en Santoña, dos en Laredo y dos en Castro Urdiales, que construyen anualmente por término medio 8 lanchillas de vapor, 20 traineras, 9 barquillas, 42 botes, y otras embarcaciones diferentes con un tonelaje de 1.600 toneladas y un valor de 190.000 pesetas.



CARPINTEROS DE RIVERA – CANTÁBRICO – AÑO 1906

Carpinteros

F. Andonegui
León Carrasco
Pascual Urtizberea
Senen Aseguizaolaza
Benigno Egaña
Martín Aberazturi
Pedro Alberdi
Vicente Altuna
Cesareo Pelletier
José Antonio Ardanza
Gabino Achurra
Fermín Romaña
Andrés Mendieta
Antonio Mendieta
Esteban Eguren
Vda. Urresti
Cándido Arriola
Domingo Arambarri
José Legarda
Galo Arambarri

Localidad

San Sebastián
Pasajes
Fuenterrabía
Fuenterrabía
Motrico
Deba
Zumaya
Guetaria
Las Arenas
Las Arenas
Santurce
Santurce
Lequeitio
Lequeitio
Lequeitio
Ondarroa
Ondarroa
Ondarroa
Ondarroa
Elanchobe

Ciriaco Echaniz
Ángel Goyenechea
Leonardo Uribarri
Nazario Ortube
Fructuoso Arreche
Pedro Arambarri
Domingo Mendieta
Genaro y Generoso Abascal
Ruperto Arrizabalaga
José Mendiguren
Tomás Reyes
José y Anselmo Artime
A. Fernández
Manuel Muñiz
Ezequiel Suárez

Bermeo
Bermeo
Bermeo
Bermeo
Bermeo
Santander
Castro Urdiales
Santoña
Laredo
Laredo
Gijón
Luanco
San Juan
San Esteban
Cudillero



IMÁGENES

V. Ugarte



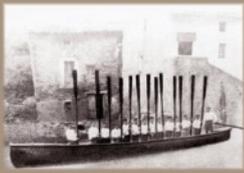
Hondarribia

Traineras de Pesca



Castro Urdiales

Traineras de Pesca



Bermeo

Traineras de Pesca



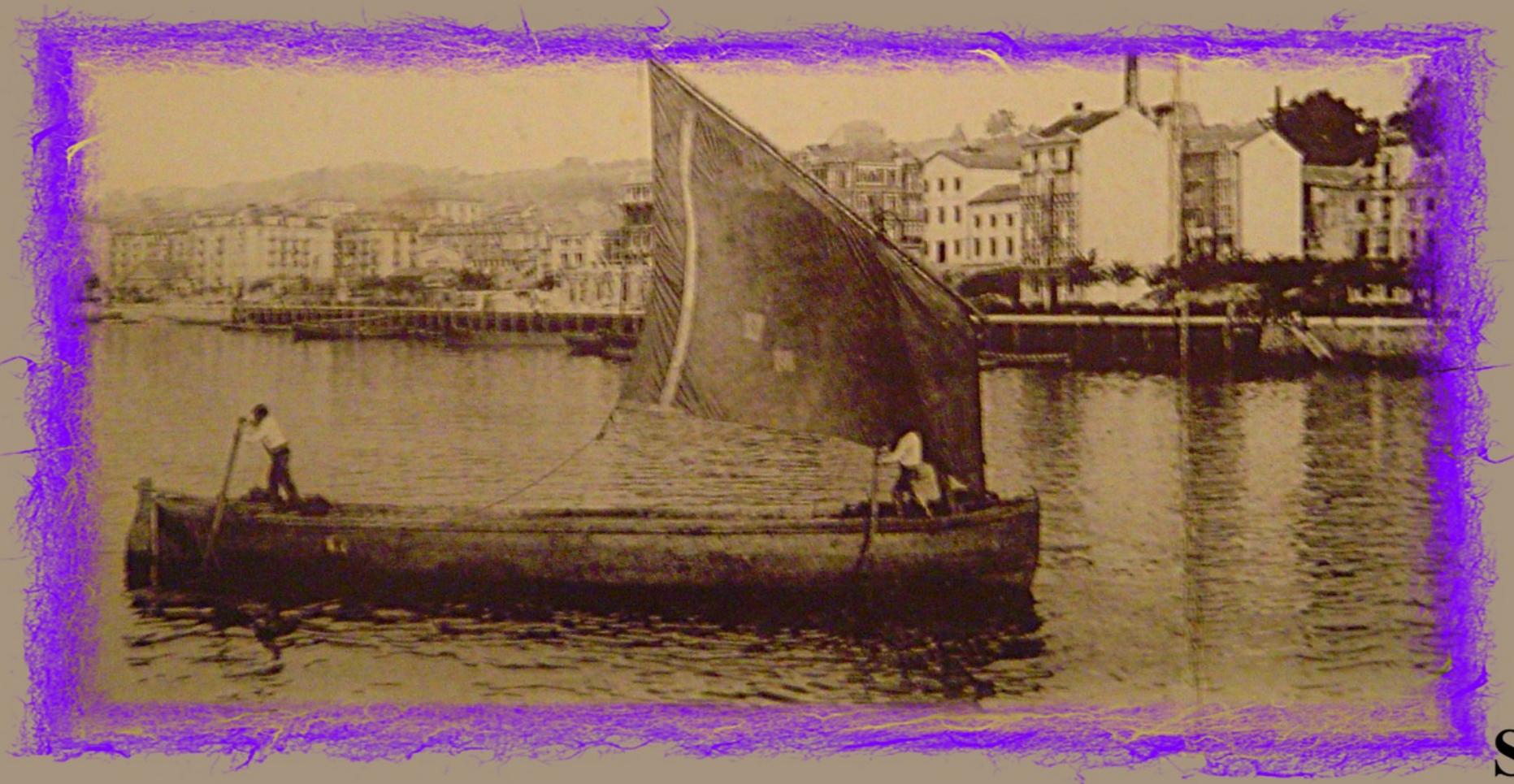
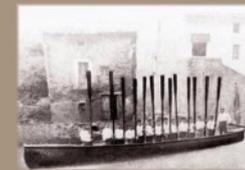
Santander

Traineras de Pesca



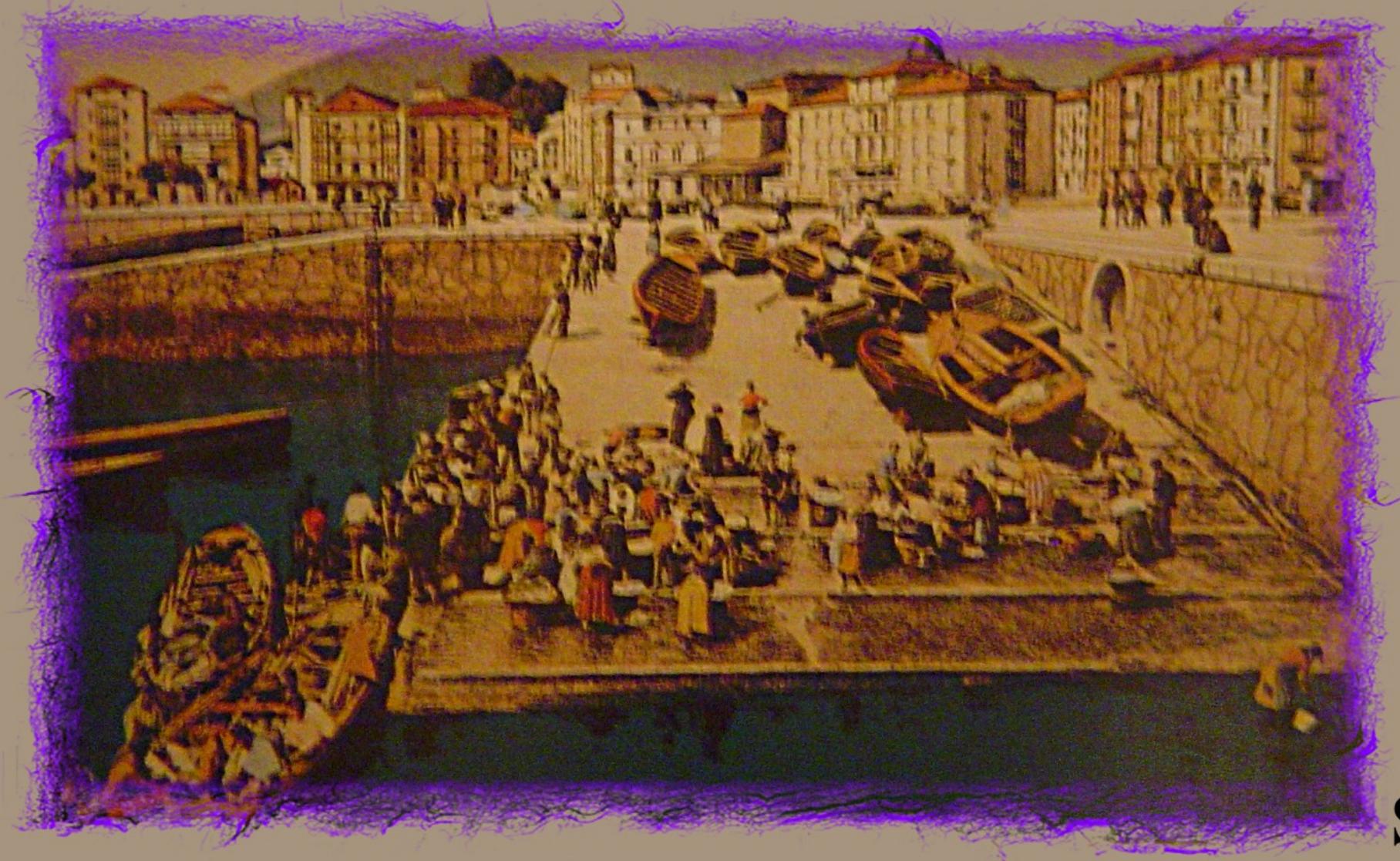
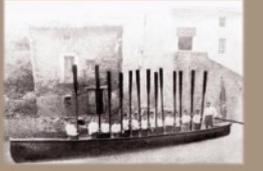
Asturias

Traineras de Pesca



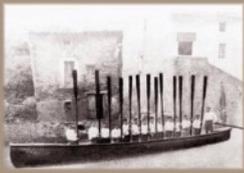
Santander

Traineras de Pesca



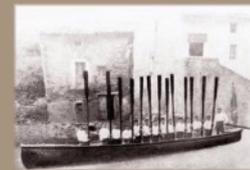
Santurce

Traineras de Pesca



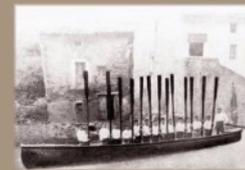
Algorta

Traineras de Pesca



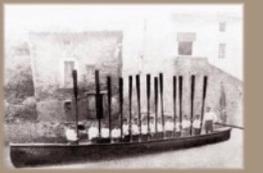
Hondarribia

Traineras de Pesca



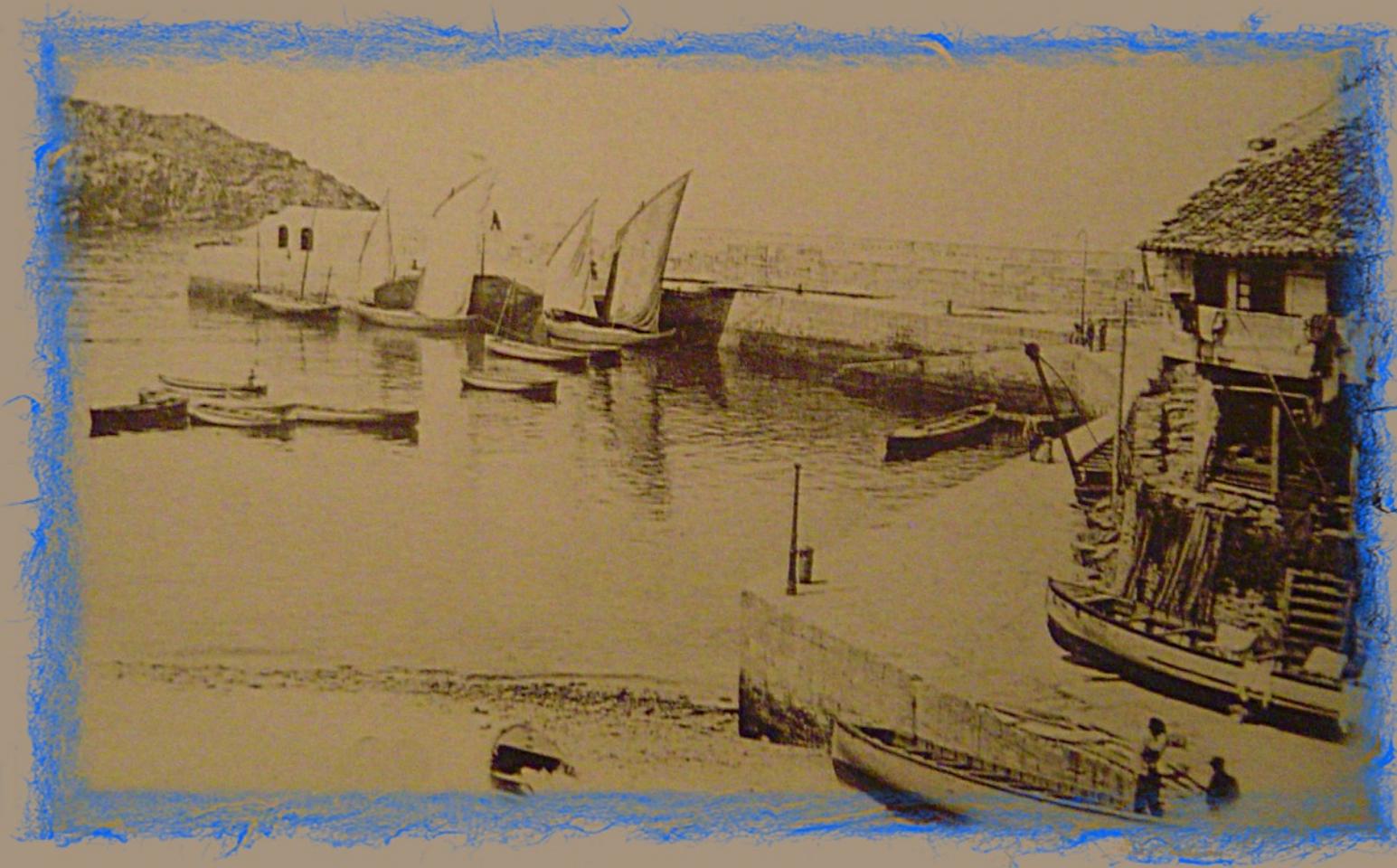
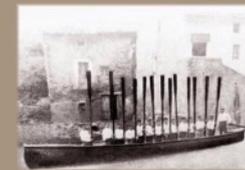
Castro Urdiales

Traineras de Pesca



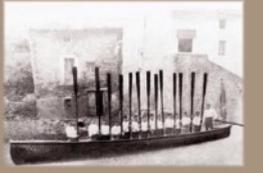
Ondarroa

Traineras de Pesca



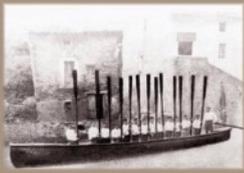
Cudillero

Traineras de Pesca



Santander

Traineras de Pesca



Bermeo

Traineras de Pesca



San Sebastián

Traineras de Pesca

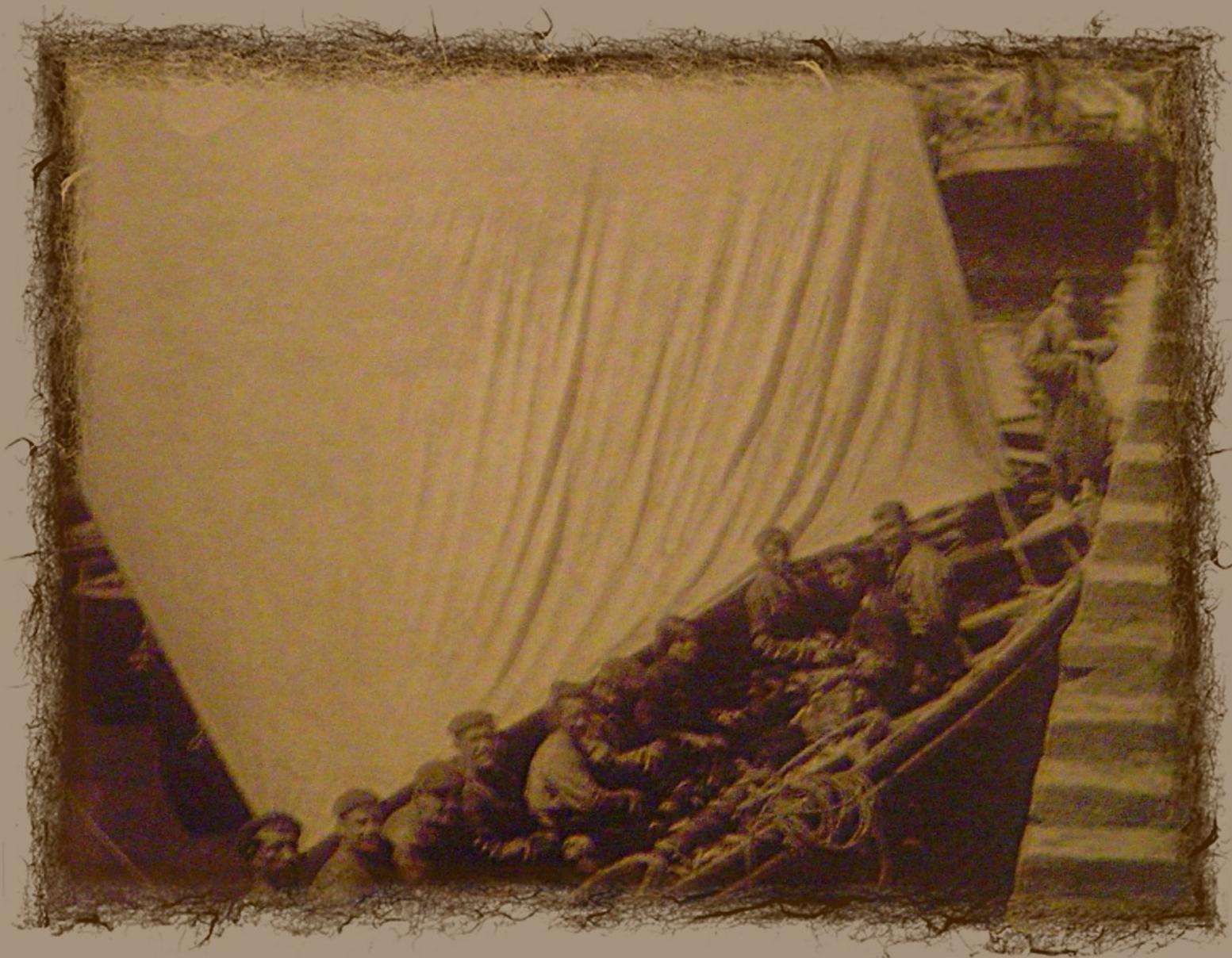
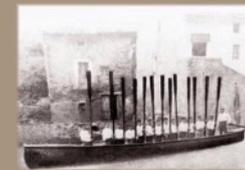


Castro-Urdiales - El Ayuntamiento



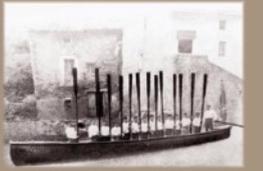
Castro Urdiales

Traineras de Pesca



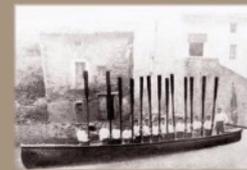
Ondarroa

Traineras de Pesca



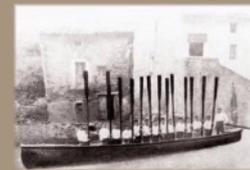
Santurce

Traineras de Pesca



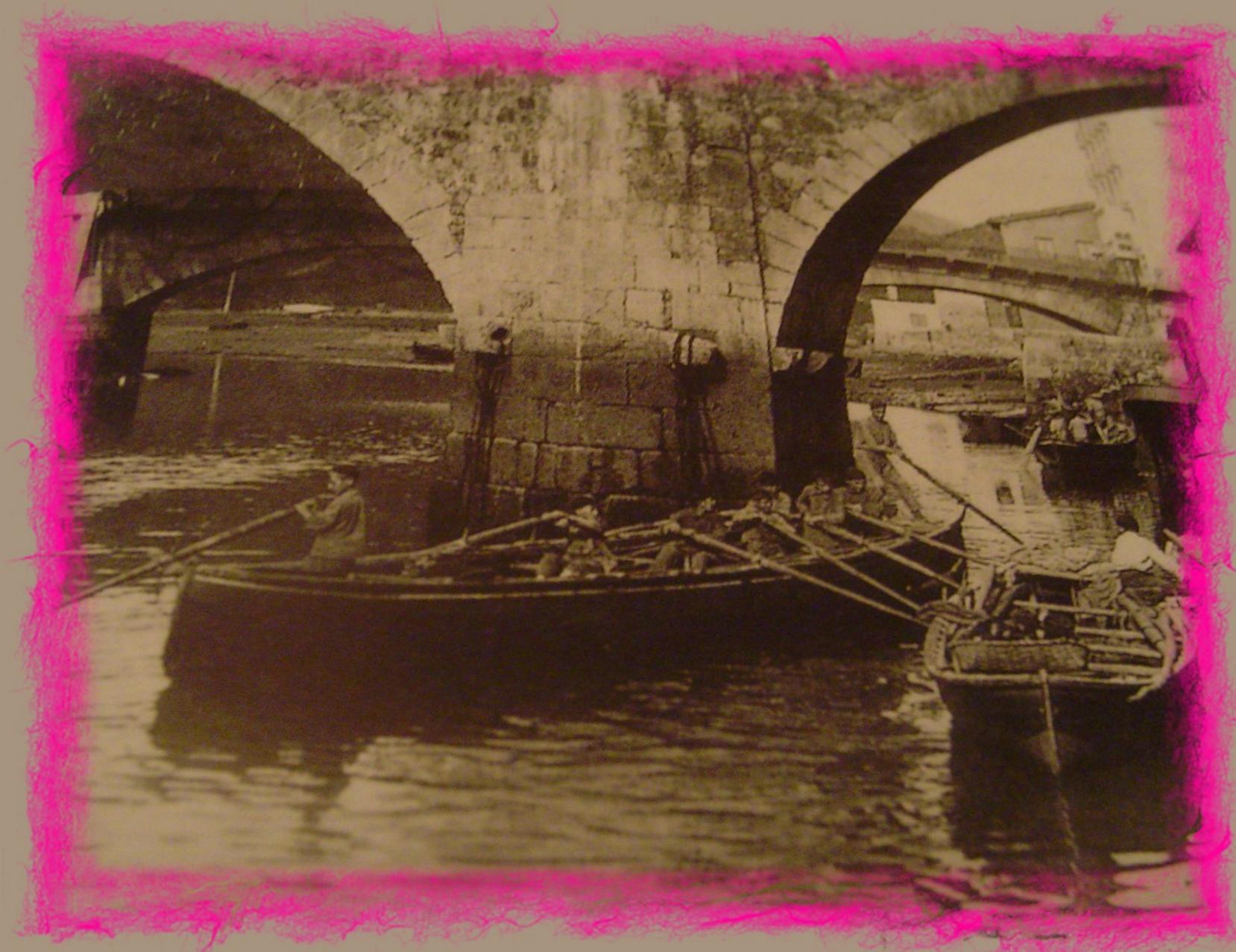
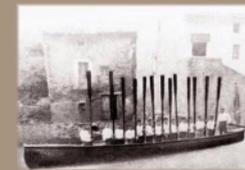
Asturias

Traineras de Pesca



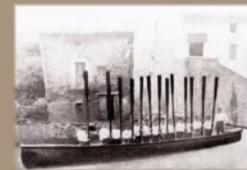
Gijon

Traineras de Pesca



Ondarroa

Traineras de Pesca



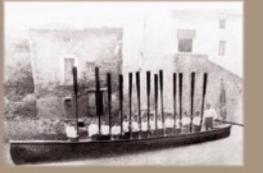
Gijón

Traineras de Pesca



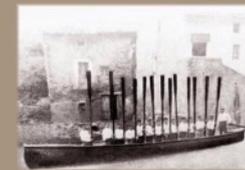
San Sebastián

Traineras de Pesca



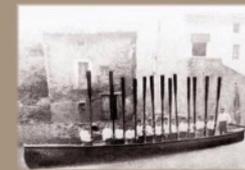
Bermeo

Traineras de Pesca



Bermeo

Traineras de Pesca



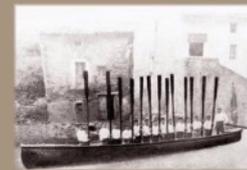
Hondarribia

Traineras de Pesca



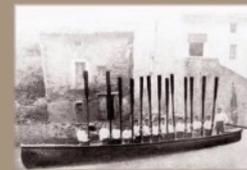
Ondarroa

Traineras de Pesca



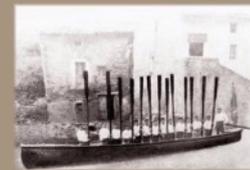
Castro Urdiales

Traineras de Pesca



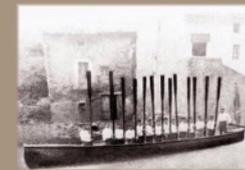
Pasajes

Traineras de Pesca



Ondarroa

Traineras de Pesca



Castro Urdiales

Traineras de Pesca



Ondarroa

Traineras de Pesca



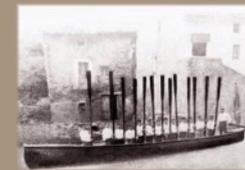
Asturias

Traineras de Pesca



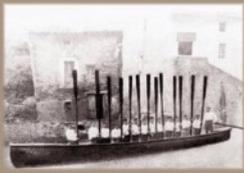
Bermeo

Traineras de Pesca



**Costa de
Lugo**

Traineras de Pesca



San Sebastián

Traineras de Pesca

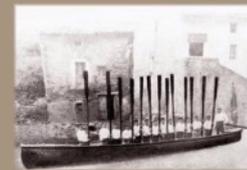
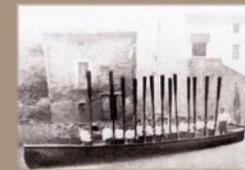


Photo: Marcel Delmas, Bordeaux

EN FUENTERRABIA - Vista de Hendaia desde el puerto de Fuenterrabia M. D.
View of Hendaia from the port of Fuenterrabia

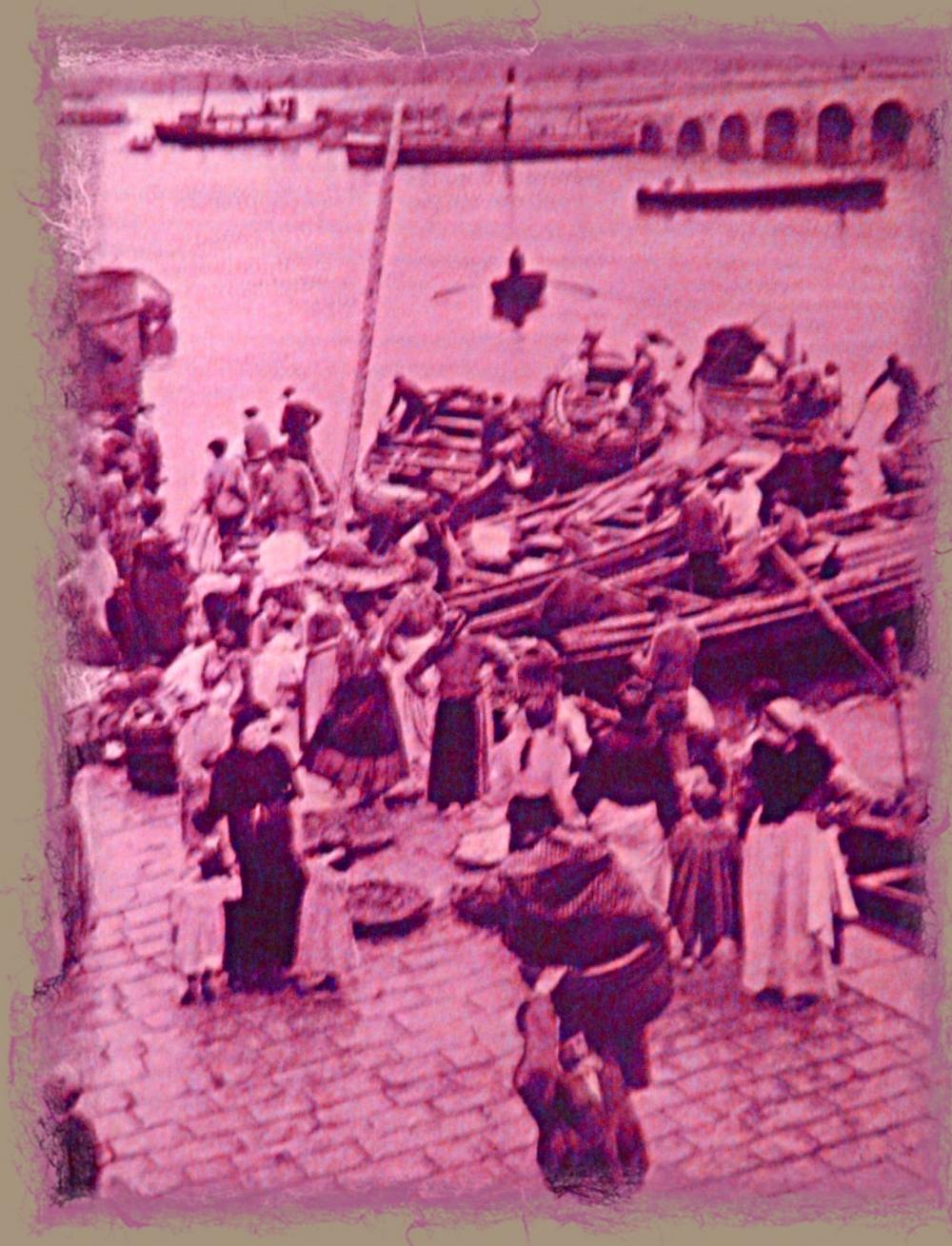
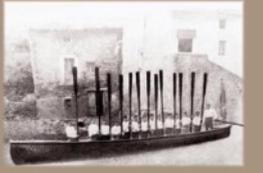
Fuenterrabía

Traineras de Pesca



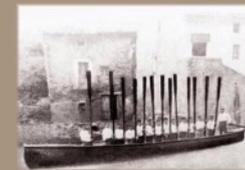
Bermeo

Traineras de Pesca



Santander

Traineras de Pesca



**Trainera
gallega**

-----Traineras de Pesca-----

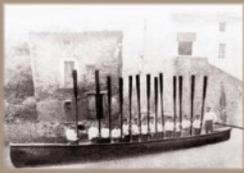
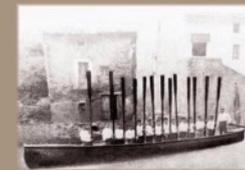


Photo: Marcel Doll

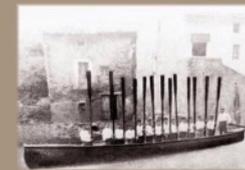
Fuenterrabía

Traineras de Pesca



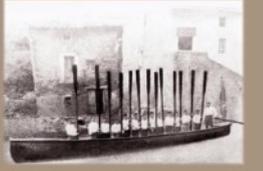
**Astilleros
Ondarroa**

Traineras de Pesca



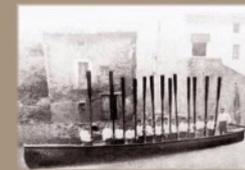
**Castro
Urdiales**

Traineras de Pesca



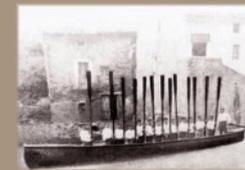
Lequeitio

Traineras de Pesca



Santoña

Traineras de Pesca



Castro Urdiales

Traineras de Pesca



Castro Urdiales

Traineras de Pesca



Castro Urdiales

Traineras de Pesca

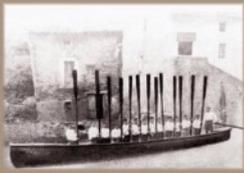


SANTANDER. — Puerto Chico y acorazados España y Alfonso XIII



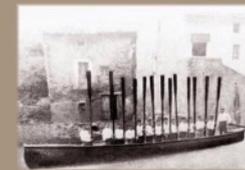
Santander

Traineras de Pesca



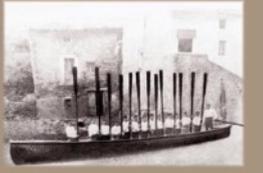
Santurce

Traineras de Pesca



Lekeitio

Traineras de Pesca



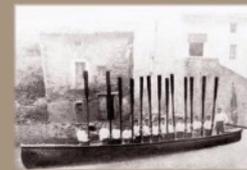
Bilbao

Traineras de Pesca



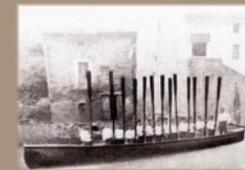
Hondarribia

Traineras de Pesca



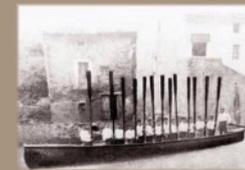
Castro Urdiales

Traineras de Pesca



Santander

Traineras de Pesca



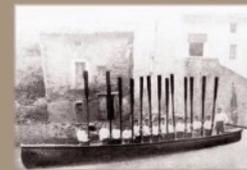
Gijón

Traineras de Pesca

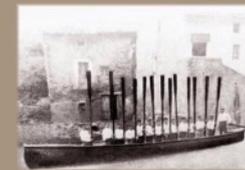


**Castro
Urdiales**

Traineras de Pesca

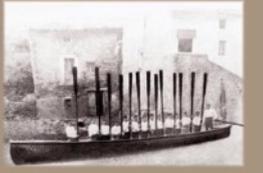


Traineras de Pesca



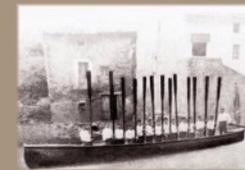
Santander

Traineras de Pesca



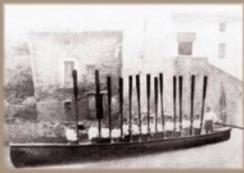
Santander

Traineras de Pesca



Castro Urdiales

Traineras de Pesca



SANTURCE.-Los Pescadores



Traineras de Pesca



Biarritz Pittoresque

LE PESCHER DE LA VIERGE UN JOUR DE NÉMATZ - N° 29



Traineras de Pesca

LA IMAGEN DE LOS VAPORES DE PESCA EN EL CANTÁBRICO



Ramón Ojeda San Miguel

Castro Urdiales, 2006



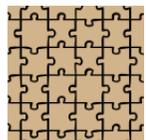
LA IMAGEN DE LOS VAPORES DE PESCA EN EL CANTÁBRICO

vaporcito, la que inclinó la balanza definitivamente del lado de la mecanización.

Si dejamos a un lado el precedente de los primeros arrastreros de San Sebastián, la propulsión a vapor en los barcos pesqueros de pequeño tamaño y dedicados a lo que se ha dado en llamar pesca artesanal es cosa de los últimos años del siglo XIX y primeros del XX. Los primeros llegaron desde Galicia y País Vasco-francés; pero enseguida comenzaron a montarse en los pequeños astilleros del País Vasco, y un poco después en los del resto del litoral cantábrico.

Para hacernos una idea suficientemente precisa de las características de aquellas primeras lanchas a vapor, nada mejor que repasar las detalladas descripciones que hizo en el año 1908, al referirse a los puertos de San Sebastián, Lekeitio y Santoña, el Alférez de Navío Don Ramón Rodríguez Trujillo en la Revista y Anuario de Pesca Marítima:

Ahora bien, como comprobaremos al repasar buena parte de las imágenes que nos han quedado de la época, durante bastantes años convivieron en los puertos pesqueros con los viejos barcos de vela y remo. Probablemente fue la desastrosa galerna de 1912, en la que no zozobró ningún





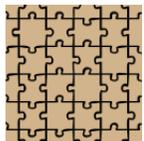
**COMANDANCIA DE MARINA
DE
SAN SEBASTIÁN**

Lanchas de vapor: Esta embarcación es de reciente introducción en las faenas pesqueras de esta costa. Está utilizada en las campañas de pesca de la anchoa y sardina, y también en la de atún y besugo, sustituyendo a las embarcaciones que anteriormente hemos descritos, pero tiene el defecto de ser más costoso su entretenimiento que se compensa algo con el menor número de sus tripulante.

Las dimensiones más generalmente empleadas son: eslora, 12 metros; manga, 2,70 metros; puntal, 1,40 metros; con un tonelaje de 9,5 toneladas. El material de construcción es el pino de las Landas y el roble.

LA IMAGEN DE LOS VAPORES DE PESCA EN EL CANTÁBRICO

El tipo de máquinas y calderas que les da mejor resultado procede de las casas "Schinaler frères" de París, y la de la "Claperède frères" de Argenteuil. La máquina es Compound, con condensador y una fuerza indicada sobre el árbol de 12 caballos. La caldera es de tubos horizontales o verticales de llama directa. El coste de esta máquina y caldera con todos sus accesorios incluyendo ejes y hélices, es de 6.330 pesetas; pueden llevar dos toneladas de carbón y 900 litros de agua dulce en un tanque, consiguiéndose un radio de acción de 600 millas. El coste total de esta embarcación (casco y máquina), es de 12.000 pesetas. La velocidad de estos vapores es de 7 a 8 millas.



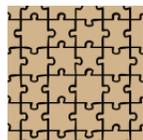


DIRECCIÓN LOCAL DE NAVEGACIÓN Y PESCA DE LEQUEITIO

Vapores: Estos son de reducidas dimensiones, procediendo los primeros de Galicia y Francia, pero los últimos adquiridos lo han sido ya contruidos en los astilleros de la Dirección, trayendo las máquinas y calderas de Francia. El tipo más corriente es de 9,06 toneladas, con máquinas de 12 caballos de fuerza; tienen muy poca obra muerta, y el gobierno a mano y a popa, lo cual parece tiene más inconvenientes que ventajas. A proa y popa del compartimiento de máquinas y calderas llevan dos bodegas que se utilizan como alojamiento o depósitos de artes y pesca, según las necesidades; la cubierta es corrida en toda la eslora.

LA IMAGEN DE LOS VAPORES DE PESCA EN EL CANTÁBRICO

Sus características son: 12,30 X 2,70 X 1,20, y su precio 13.000 pesetas; no tienen cámaras frigoríficas ni aparato auxiliar alguno para ayuda de las faenas de pesca. Cuando se dedican al besugo llevan a remolque unas embarcaciones que se llaman “zagueras”, las primeras fueron siempre traineras, pero en la actualidad son más anchas de amuras que éstas, de cubierta y de 4,71 toneladas, y llevan a proa empernado un fuerte zuncho donde se engancha el remolque.





LA IMAGEN DE LOS VAPORES DE PESCA EN EL CANTÁBRICO

DIRECCIÓN LOCAL DE NAVEGACIÓN Y PESCA DE SANTOÑA

Los vapores son de 8 toneladas, y por lo general sus dimensiones son las siguientes: eslora, 14 metros; manga, 2,80 metros; puntal, 1,35 metros. Las máquinas de los vapores de pesca de esta Dirección son de 20, 12 y 8 caballos y del sistema Shinaler Freres, de París; las calderas verticales, tubular y llama directa...

Los vapores no utilizan las velas nada más que cuando salen a la pesca del bonito y del besugo, o en caso de avería en la máquina. En la chimenea, por la cara de proa, llevan su correspondiente farol de reglamento, rojo y verde los cristales de las bandas, y blanco el del frente.

Tanto los vapores, como las lanchas de altura, son de cubierta.





IMÁGENES

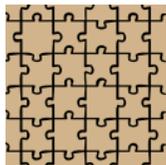




LA IMAGEN DE LOS VAPORES DE PESCA EN EL CANTÁBRICO



Maqueta de los primeros vapores de Bermeo
(Museo del Pescador/Bermeo)

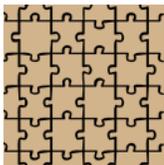




LA IMAGEN DE LOS VAPORES DE PESCA EN EL CANTÁBRICO

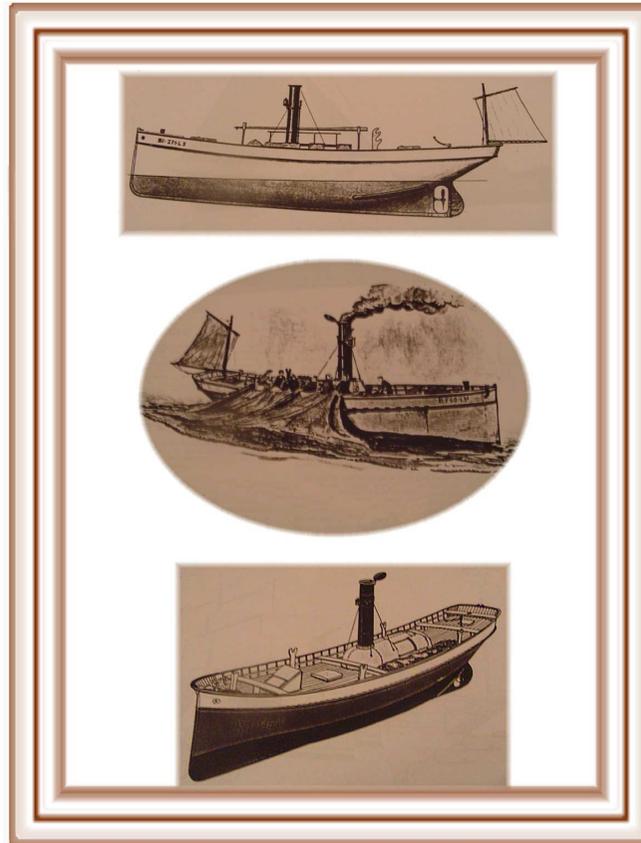


Uno de los primeros vapores vascos.

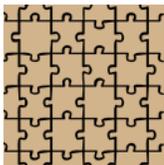




LA IMAGEN DE LOS VAPORES DE PESCA EN EL CANTÁBRICO

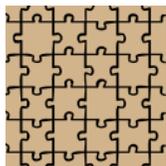


(Dibujos de J. C. Arbex).



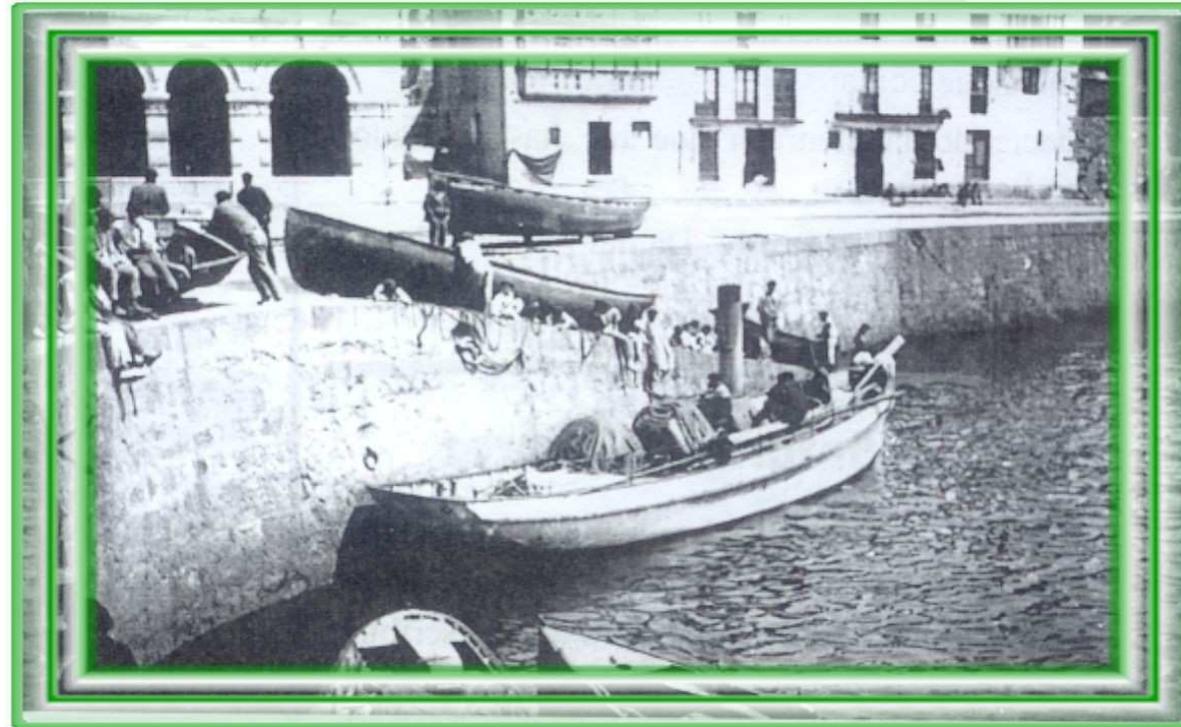


LA IMAGEN DE LOS VAPORES DE PESCA EN EL CANTÁBRICO

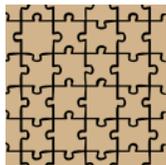




LA IMAGEN DE LOS VAPORES DE PESCA EN EL CANTÁBRICO

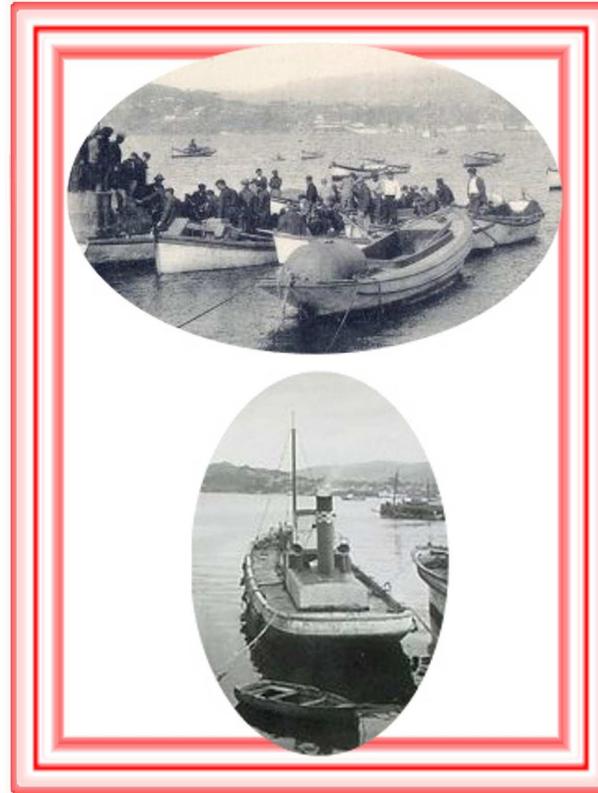


Primer vapor de Castro Urdiales.

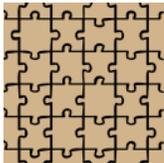




LA IMAGEN DE LOS VAPORES DE PESCA EN EL CANTÁBRICO

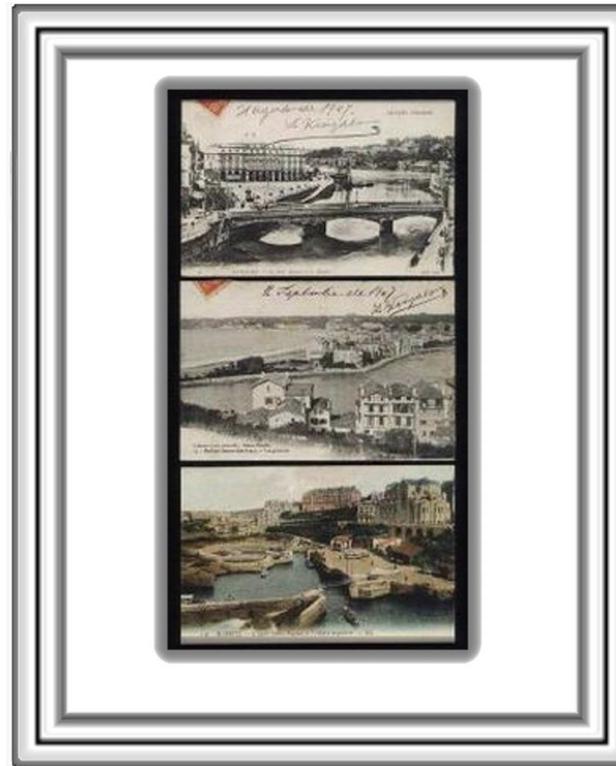


De Vigo llegaron los primeros vapores a Castro Urdiales y otros puertos del Cantábrico.

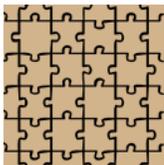




LA IMAGEN DE LOS VAPORES DE PESCA EN EL CANTÁBRICO

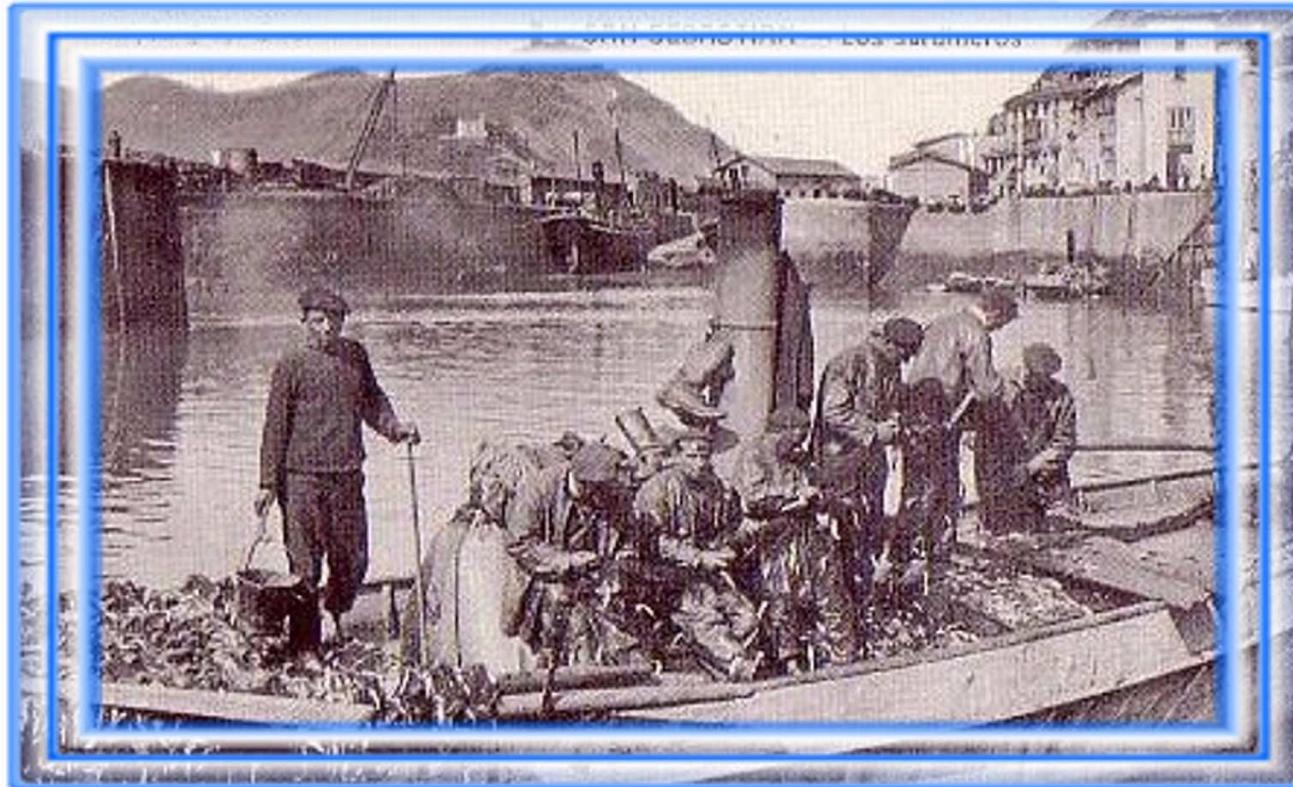


De la costa vasco-francesa llegaron también buena parte de las primeras lanchas vaporas.

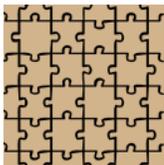




LA IMAGEN DE LOS VAPORES DE PESCA EN EL CANTÁBRICO

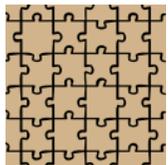


San Sebastián.





LA IMAGEN DE LOS VAPORES DE PESCA EN EL CANTÁBRICO

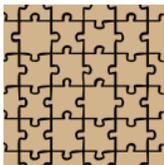




LA IMAGEN DE LOS VAPORES DE PESCA EN EL CANTÁBRICO



Ribadesella.

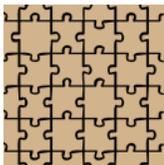




LA IMAGEN DE LOS VAPORES DE PESCA EN EL CANTÁBRICO



En la dársena de San Sebastián.

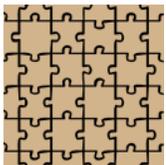




LA IMAGEN DE LOS VAPORES DE PESCA EN EL CANTÁBRICO

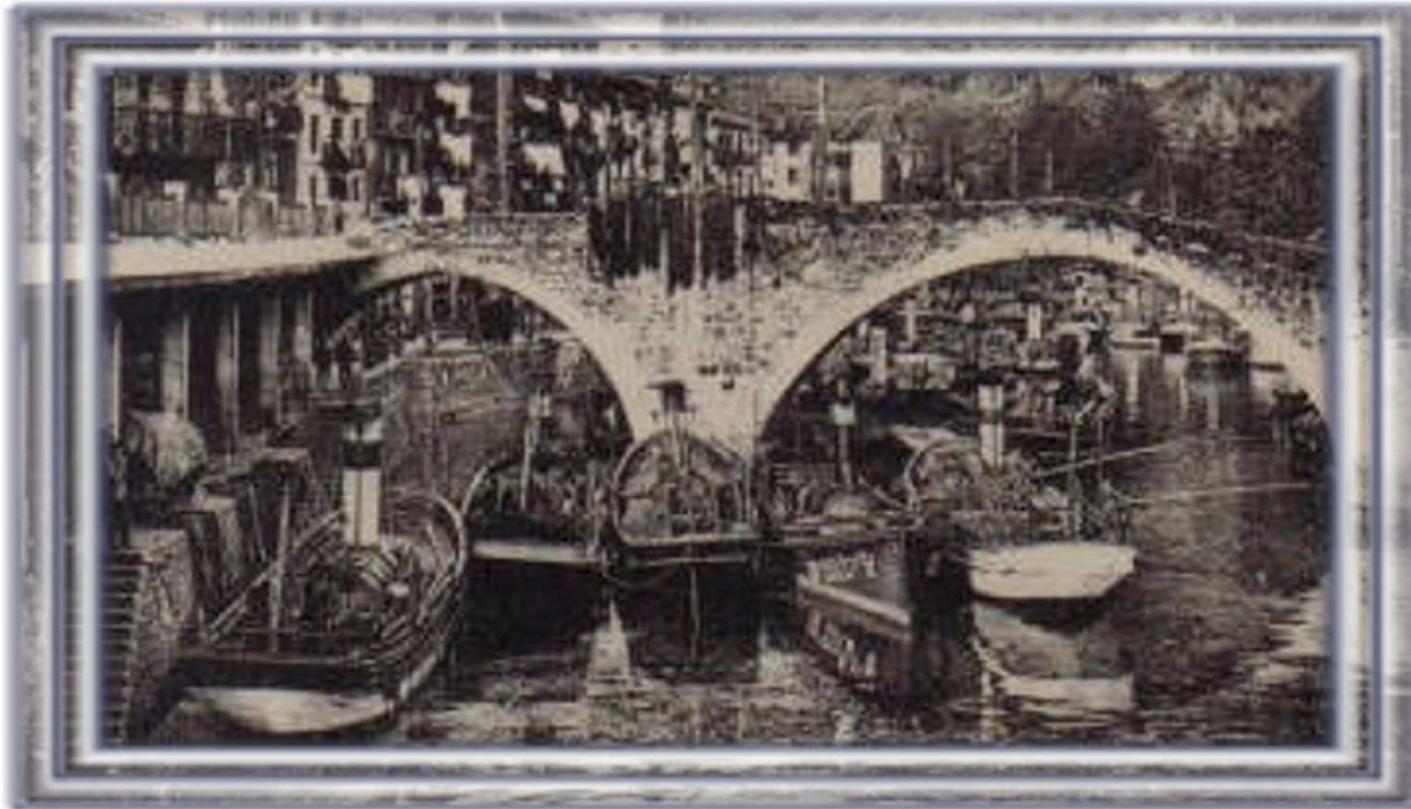


Santoña.

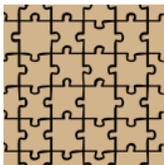




LA IMAGEN DE LOS VAPORES DE PESCA EN EL CANTÁBRICO



Junto al Puente de Ondarroa.

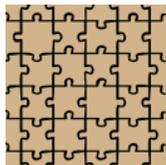




LA IMAGEN DE LOS VAPORES DE PESCA EN EL CANTÁBRICO



Descargando la pesca en San Sebastián.

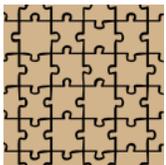




LA IMAGEN DE LOS VAPORES DE PESCA EN EL CANTÁBRICO



San Sebastián: barcos tradicionales junto a los nuevos vapores.

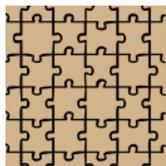




LA IMAGEN DE LOS VAPORES DE PESCA EN EL CANTÁBRICO



Lekeitio.

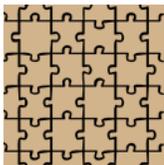




LA IMAGEN DE LOS VAPORES DE PESCA EN EL CANTÁBRICO

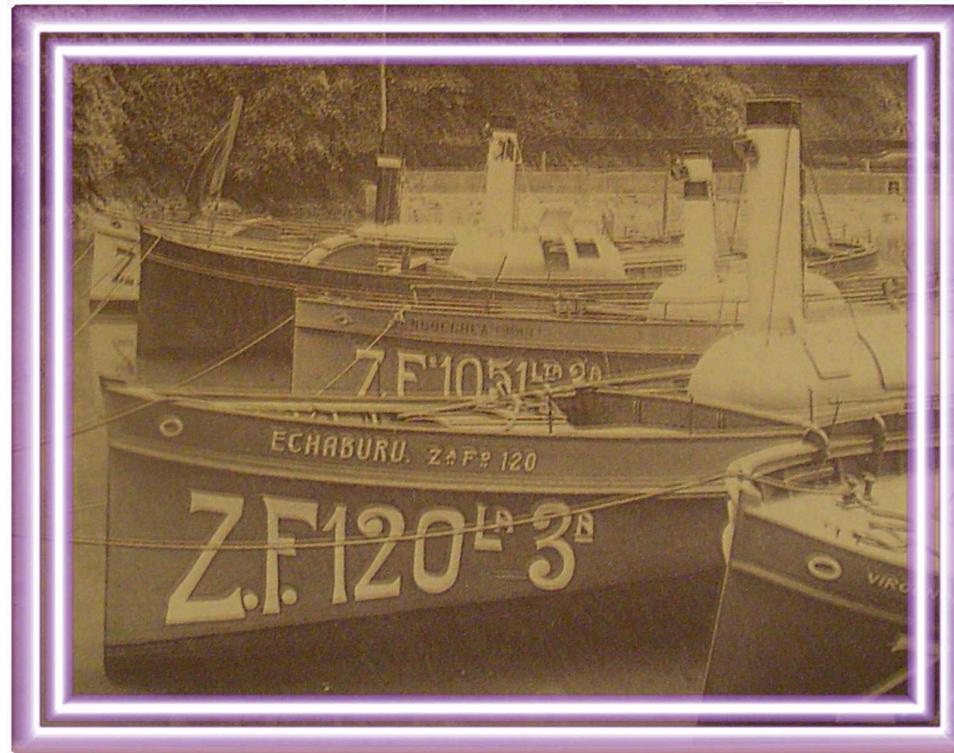


Santoña: puerto pionero en el desarrollo del vapor.





LA IMAGEN DE LOS VAPORES DE PESCA EN EL CANTÁBRICO



Puerto de Ondarroa.

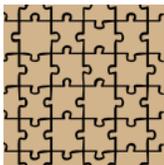




LA IMAGEN DE LOS VAPORES DE PESCA EN EL CANTÁBRICO



Ría de Ondarroa.

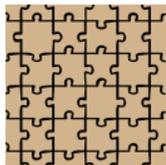




LA IMAGEN DE LOS VAPORES DE PESCA EN EL CANTÁBRICO



Preparando el vapor en Santoña.

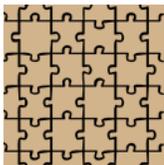




LA IMAGEN DE LOS VAPORES DE PESCA EN EL CANTÁBRICO



Celebrando la procesión de a V. del Carmen en un vapor: Castro Urdiales.

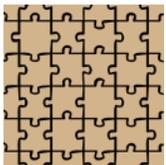




LA IMAGEN DE LOS VAPORES DE PESCA EN EL CANTÁBRICO



Puerto de San Sebastián.

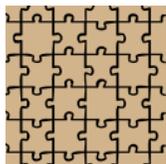




LA IMAGEN DE LOS VAPORES DE PESCA EN EL CANTÁBRICO



Solitaria lancha de vapor en el puerto de Zumaya.

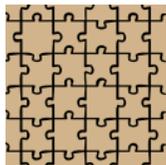




LA IMAGEN DE LOS VAPORES DE PESCA EN EL CANTÁBRICO

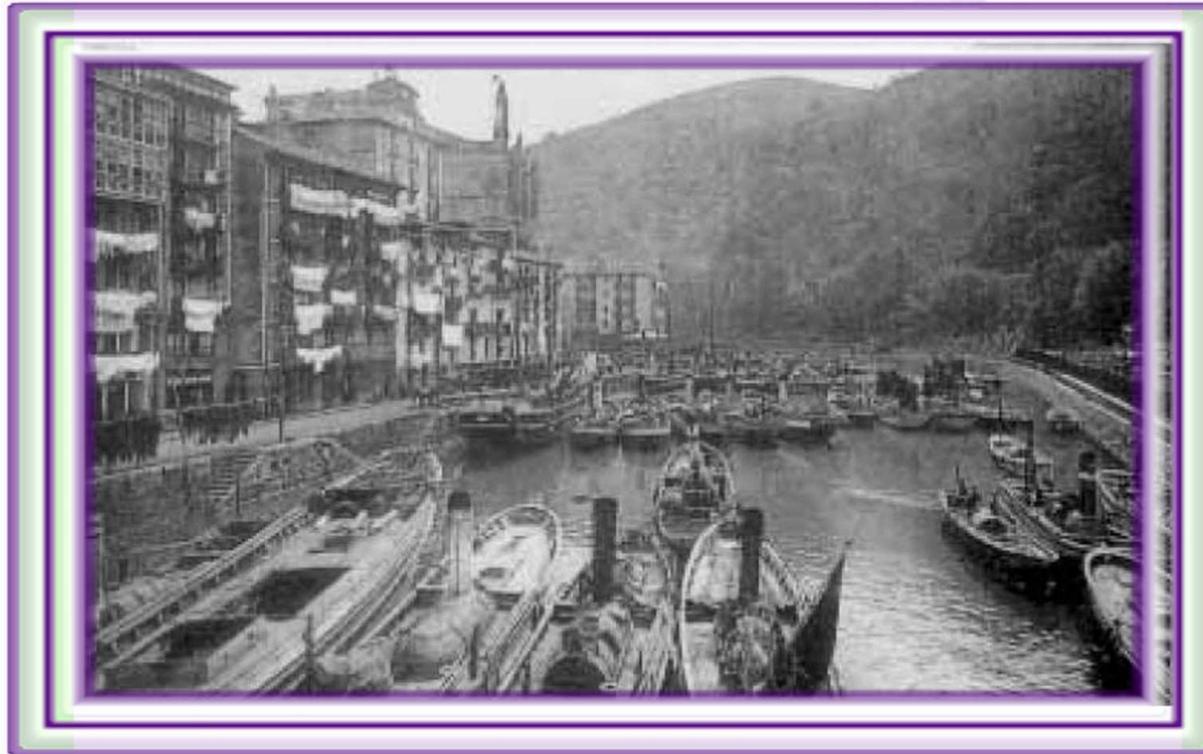


San Sebastián/Donosita.

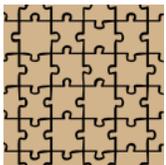




LA IMAGEN DE LOS VAPORES DE PESCA EN EL CANTÁBRICO



Muchos vapores en Ondarroa.

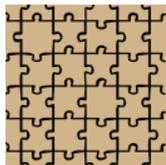




LA IMAGEN DE LOS VAPORES DE PESCA EN EL CANTÁBRICO



Puerto de Bermeo (S. E. Vascos).

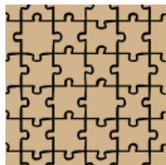




LA IMAGEN DE LOS VAPORES DE PESCA EN EL CANTÁBRICO



Bermeo (A. Municipal de Vitoria).

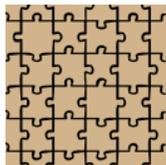




LA IMAGEN DE LOS VAPORES DE PESCA EN EL CANTÁBRICO



Metiendo los artes a bordo, Santoña.

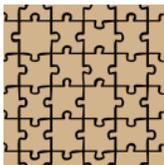




LA IMAGEN DE LOS VAPORES DE PESCA EN EL CANTÁBRICO



Puerto de Santoña: muy activo en la incorporación del vapor.

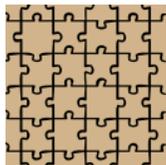




LA IMAGEN DE LOS VAPORES DE PESCA EN EL CANTÁBRICO



Vapores descargando sardina en Santurce.

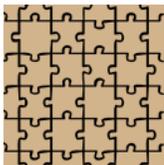




LA IMAGEN DE LOS VAPORES DE PESCA EN EL CANTÁBRICO

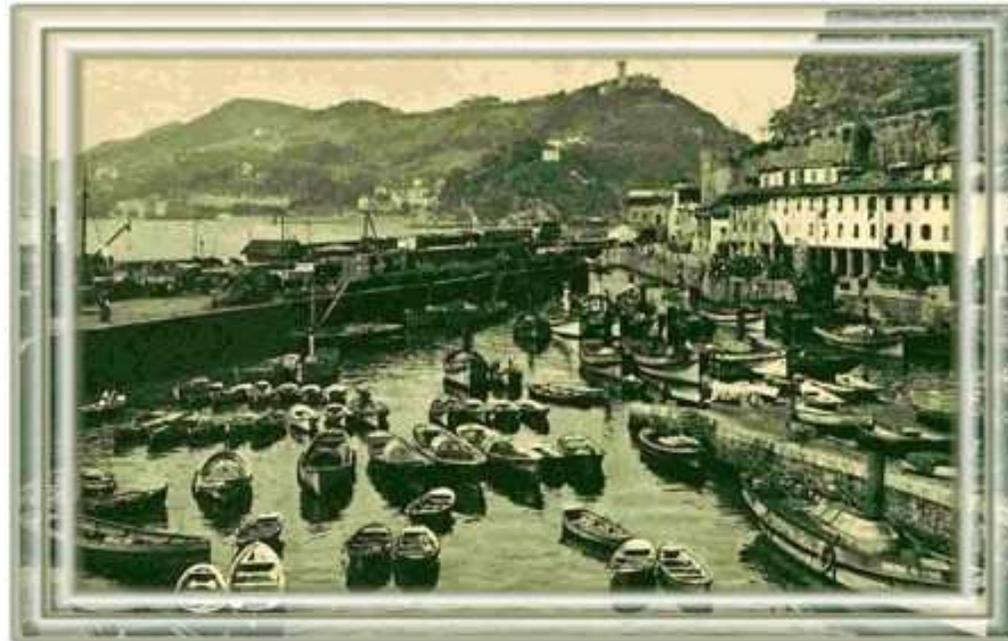


Vapor de Hondarribia.

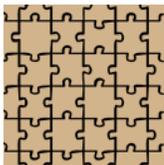




LA IMAGEN DE LOS VAPORES DE PESCA EN EL CANTÁBRICO



Un buen puñado de lanchas a vapor en San Sebastián.

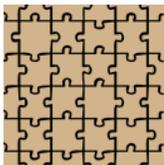




LA IMAGEN DE LOS VAPORES DE PESCA EN EL CANTÁBRICO



Vapor varado en Mundana.

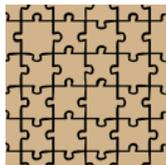




LA IMAGEN DE LOS VAPORES DE PESCA EN EL CANTÁBRICO



Vapor de Orio.

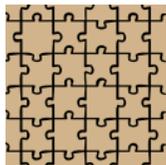




LA IMAGEN DE LOS VAPORES DE PESCA EN EL CANTÁBRICO

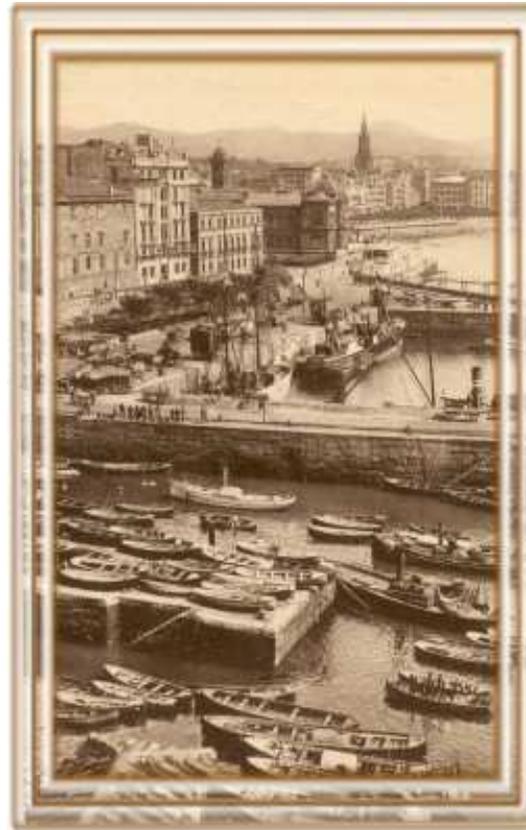


Puerto de Bermeo.

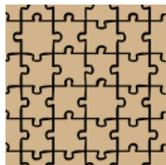




LA IMAGEN DE LOS VAPORES DE PESCA EN EL CANTÁBRICO



San Sebastián.

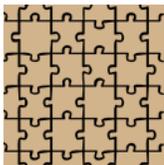




LA IMAGEN DE LOS VAPORES DE PESCA EN EL CANTÁBRICO



Puerto de Ondarrea (A.M. de Vitoria).

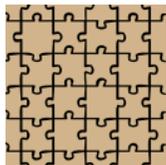




LA IMAGEN DE LOS VAPORES DE PESCA EN EL CANTÁBRICO

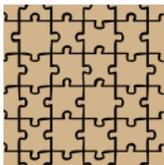


Lekeitio.



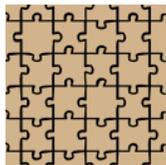
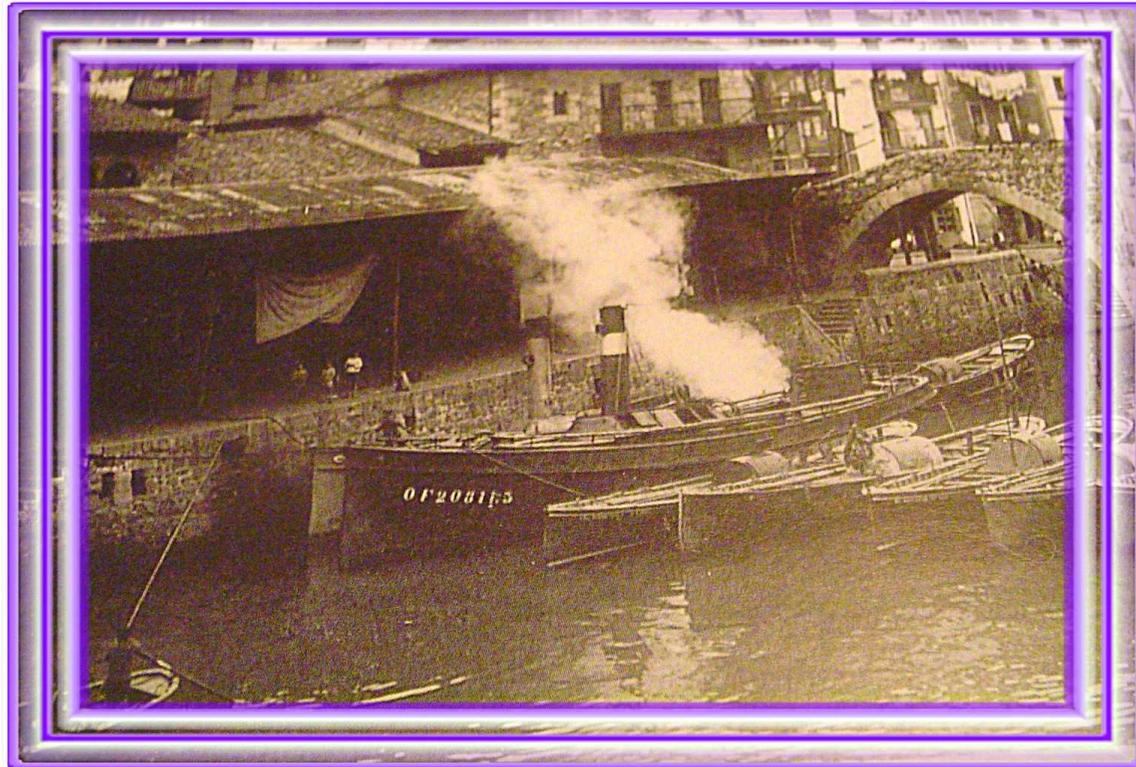


LA IMAGEN DE LOS VAPORES DE PESCA EN EL CANTÁBRICO





LA IMAGEN DE LOS VAPORES DE PESCA EN EL CANTÁBRICO

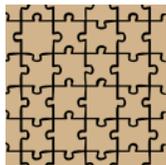




LA IMAGEN DE LOS VAPORES DE PESCA EN EL CANTÁBRICO



Castro Urdiales.

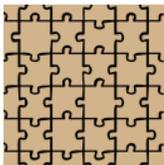




LA IMAGEN DE LOS VAPORES DE PESCA EN EL CANTÁBRICO

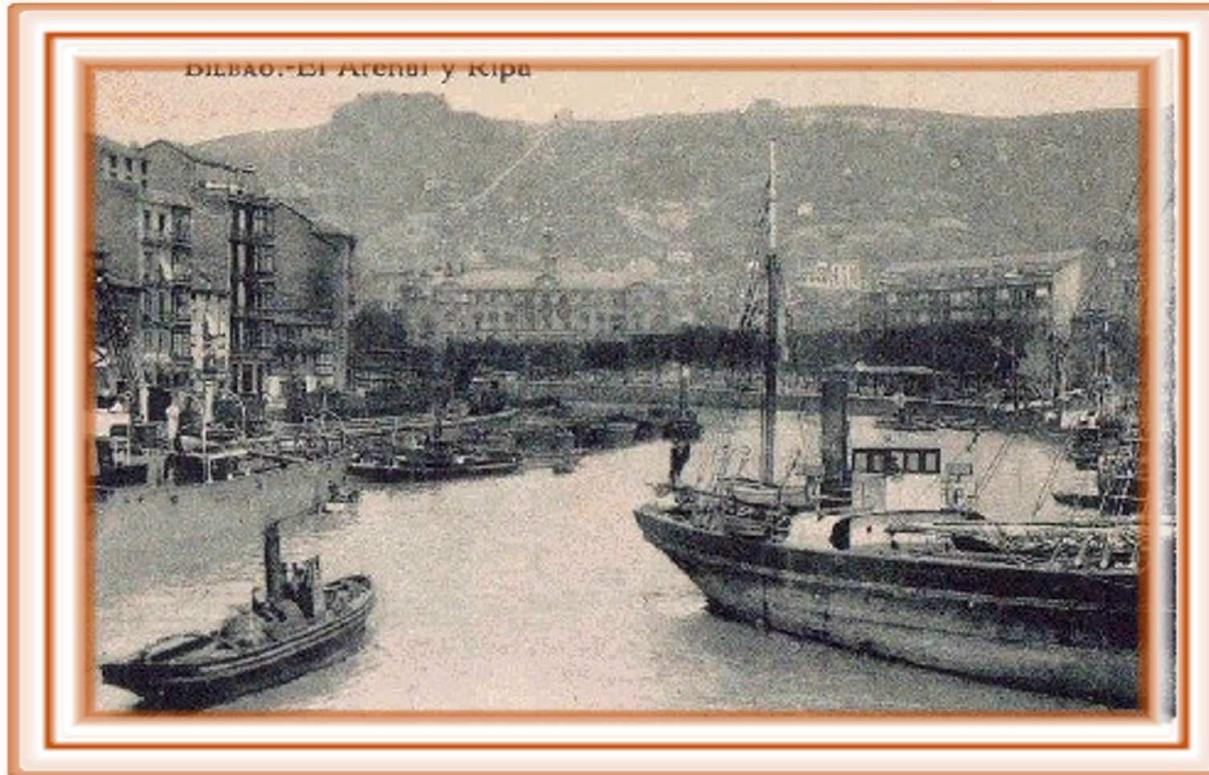


Motrico: varias lanchas de vapor e su puerto.

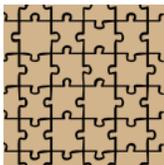




LA IMAGEN DE LOS VAPORES DE PESCA EN EL CANTÁBRICO



Vaporcito subiendo la Ría de Bilbao.

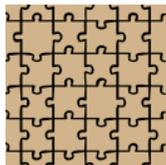




LA IMAGEN DE LOS VAPORES DE PESCA EN EL CANTÁBRICO

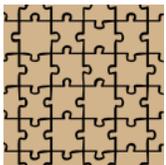


Santurce.





LA IMAGEN DE LOS VAPORES DE PESCA EN EL CANTÁBRICO

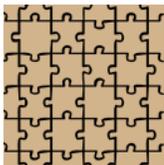




LA IMAGEN DE LOS VAPORES DE PESCA EN EL CANTÁBRICO



Castro Urdiales.

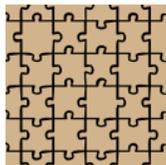




LA IMAGEN DE LOS VAPORES DE PESCA EN EL CANTÁBRICO



Puerto de Bermeo (A.M. de Vitoria).

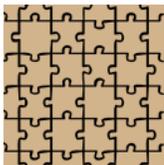




LA IMAGEN DE LOS VAPORES DE PESCA EN EL CANTÁBRICO

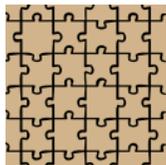


Puerto de Santurce.



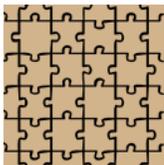


LA IMAGEN DE LOS VAPORES DE PESCA EN EL CANTÁBRICO



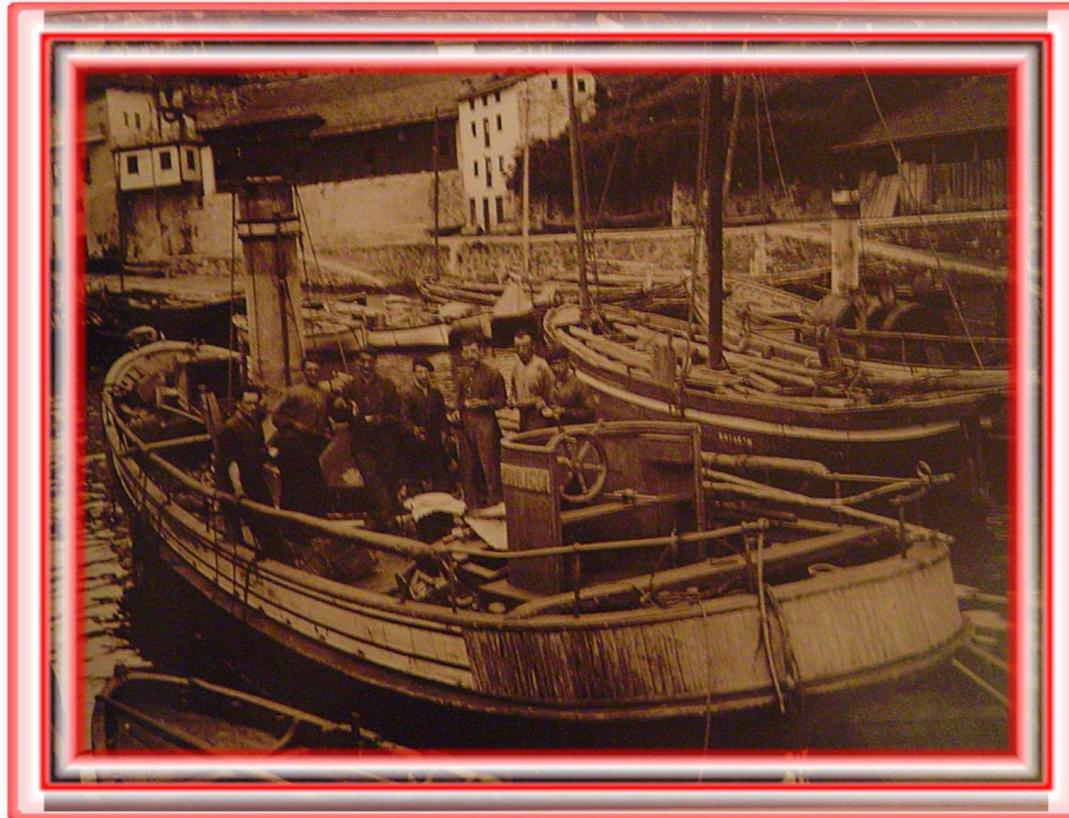


LA IMAGEN DE LOS VAPORES DE PESCA EN EL CANTÁBRICO

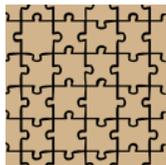




LA IMAGEN DE LOS VAPORES DE PESCA EN EL CANTÁBRICO



Puerto de Motrico (A.M. de Vitoria).

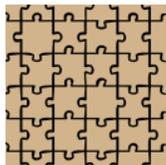




LA IMAGEN DE LOS VAPORES DE PESCA EN EL CANTÁBRICO



Puerto de Santoña.

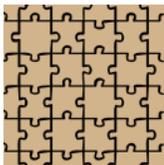




LA IMAGEN DE LOS VAPORES DE PESCA EN EL CANTÁBRICO



Puerto de San Sebastián.

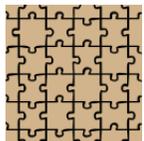




LA IMAGEN DE LOS VAPORES DE PESCA EN EL CANTÁBRICO



Castro Urdiales.





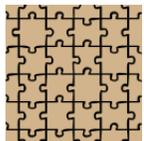
LA IMAGEN DE LOS VAPORES DE PESCA EN EL CANTÁBRICO



Guetaria.

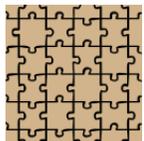


Santoña





LA IMAGEN DE LOS VAPORES DE PESCA EN EL CANTÁBRICO





LA IMAGEN DE LOS VAPORES DE PESCA EN EL CANTÁBRICO



Castro Urdiales.



Ondarroa.





LA IMAGEN DE LOS VAPORES DE PESCA EN EL CANTÁBRICO

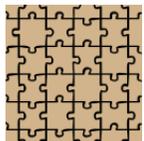


Vapores gallegos.



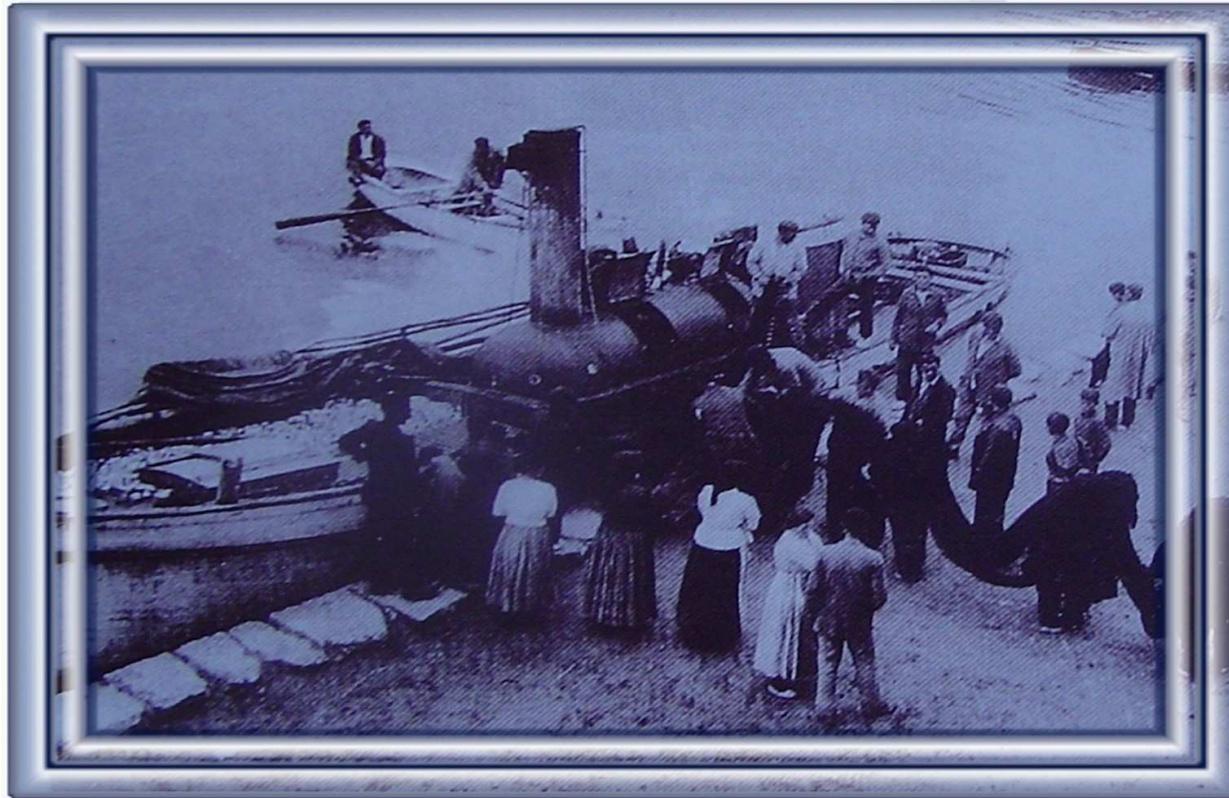


LA IMAGEN DE LOS VAPORES DE PESCA EN EL CANTÁBRICO

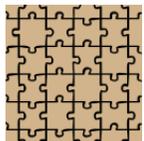




LA IMAGEN DE LOS VAPORES DE PESCA EN EL CANTÁBRICO



Colindres.

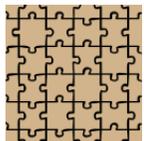




LA IMAGEN DE LOS VAPORES DE PESCA EN EL CANTÁBRICO

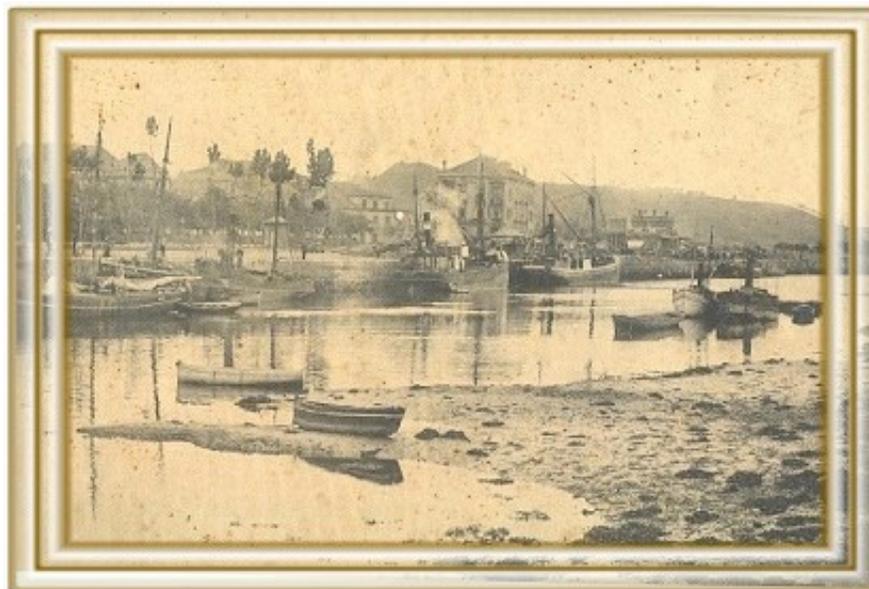


Poderosa flota de vapores de Bermeo.





LA IMAGEN DE LOS VAPORES DE PESCA EN EL CANTÁBRICO



Avilés.

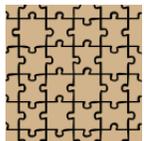




LA IMAGEN DE LOS VAPORES DE PESCA EN EL CANTÁBRICO

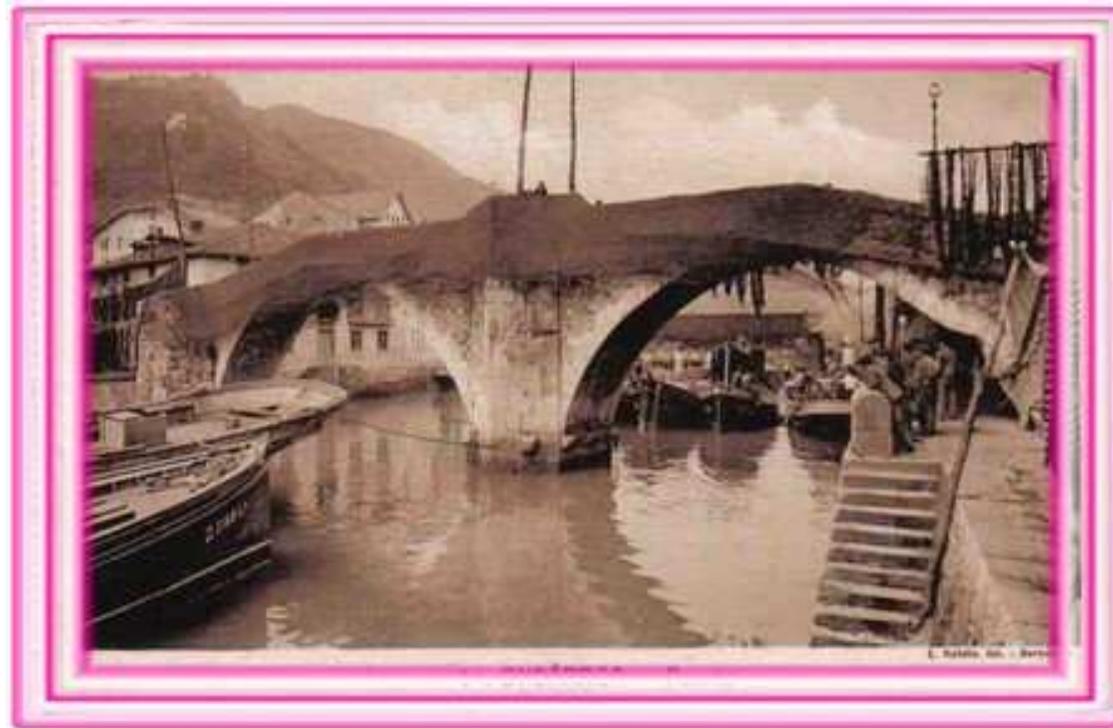


Puerto de San Sebastián.





LA IMAGEN DE LOS VAPORES DE PESCA EN EL CANTÁBRICO



Ondarroa.

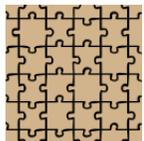




LA IMAGEN DE LOS VAPORES DE PESCA EN EL CANTÁBRICO



Santurce.

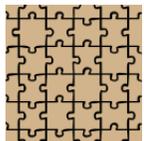




LA IMAGEN DE LOS VAPORES DE PESCA EN EL CANTÁBRICO



Llanes.





LA IMAGEN DE LOS VAPORES DE PESCA EN EL CANTÁBRICO

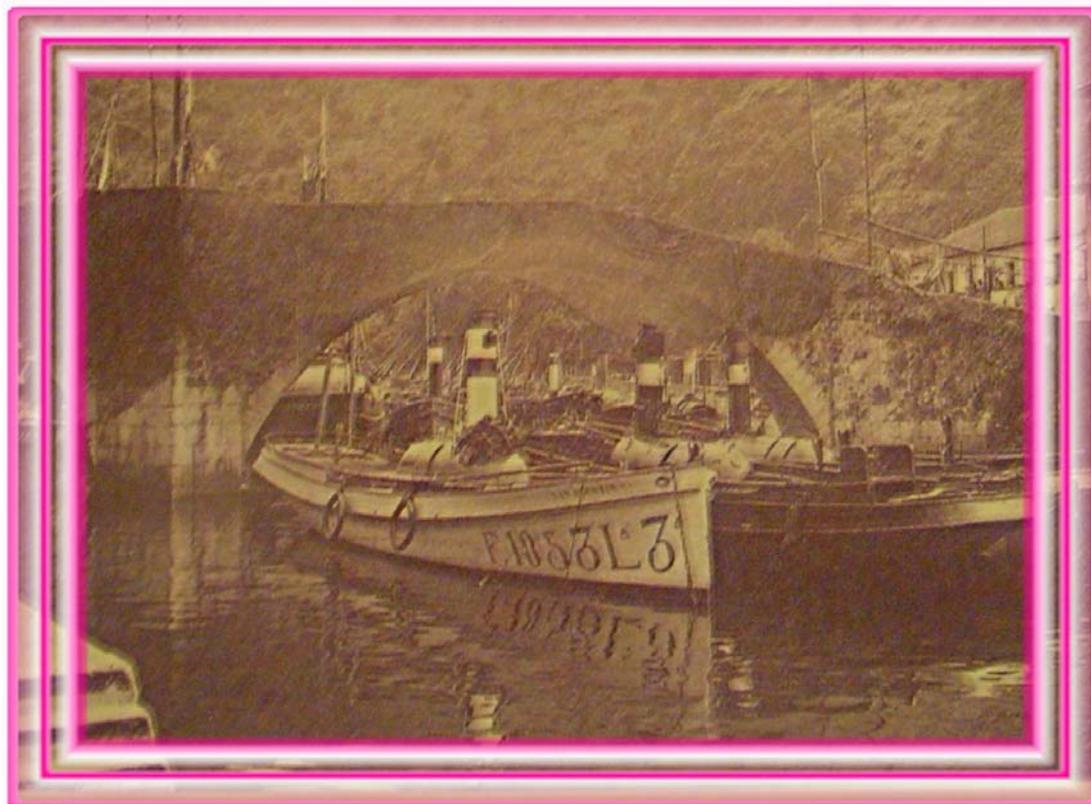


Laredo.

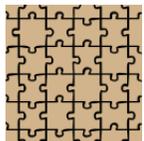




LA IMAGEN DE LOS VAPORES DE PESCA EN EL CANTÁBRICO



Ondarroa.

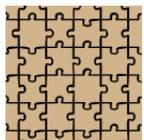




LA IMAGEN DE LOS VAPORES DE PESCA EN EL CANTÁBRICO



San Sebastián.

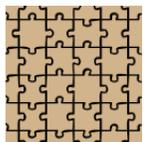




LA IMAGEN DE LOS VAPORES DE PESCA EN EL CANTÁBRICO



Bermeo.





LA IMAGEN DE LOS VAPORES DE PESCA EN EL CANTÁBRICO

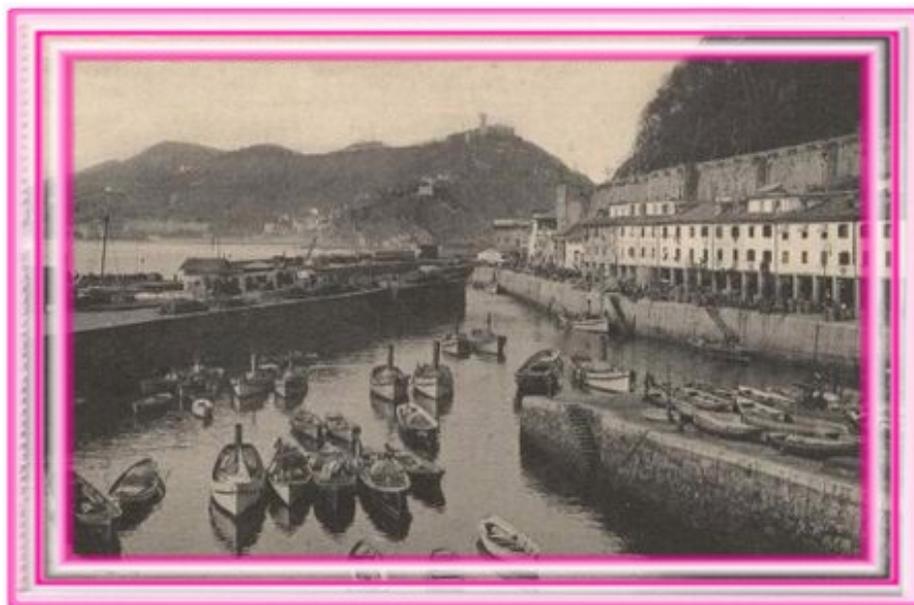


Castro Urdiales.





LA IMAGEN DE LOS VAPORES DE PESCA EN EL CANTÁBRICO



San Sebastián.





LA IMAGEN DE LOS VAPORES DE PESCA EN EL CANTÁBRICO



LOS ÚLTIMOS VELEROS DEL CANTÁBRICO

A sepia-toned illustration of a three-masted sailing ship on the sea, with mountains in the background. The ship is the central focus, with its sails partially set. The background shows a range of mountains under a hazy sky.

**Grabados y postales:
Un testimonio imborrable**

Ramón Ojeda San Miguel

Castro Urdiales, 2006



La introducción del vapor como fuerza propulsora y el hierro como material de construcción en los barcos, fueron los grandes cambios que trajo en la navegación el siglo XIX. Estas nuevas tecnologías compitieron ferozmente durante los dos primeros tercios de la centuria con los grandes veleros que, aunque pueda parecer una paradoja, precisamente en este período alcanzaron su mayor desarrollo técnico, perfectamente sintetizado en el famoso *Clipper*, capaz de recorrer la asombrosa distancia de 400 millas marinas en un único día de navegación.

Durante bastantes décadas los vapores compitieron en claras condiciones de inferioridad: carbón muy caro, máquinas costosas, demasiado grandes, frágiles y con infinidad de averías, y sin olvidar el poco espacio que combustible y motores dejaban a las cargas. Habrá que esperar, para ver el triunfo definitivo de las nuevas tecnologías, a la aparición de la hélice, de nuevos motores, y de un aumento generalizado en el tamaño de los buques. Desde entonces el avance del vapor se convirtió en imparable.

En el caso hispano el cambio institucional en el aparato del Estado favoreció muy positivamente la mudanza tecnológica de la flota. Hasta tal punto, a pesar del retraso de la industria nacional de construcción naval, de poder afirmar que en el contexto internacional la transición de la vela al vapor fue relativamente temprana en España.

La flota mercante de la Monarquía española hasta el año 1857 casi no conoció cambios de consideración. Pero desde aquel momento, gracias al incremento del tonelaje de vapor, experimentó un aumento sostenido. A partir del año 1875 los navieros españoles incrementaron las inversiones en buques modernos, al tiempo que empezaron a liquidar los veleros, en especial en las grandes y lejanas líneas de navegación.

Aún así, todavía en 1875 el 88,1% de la flota mercante peninsular correspondía a veleros. Pero, a partir de esta fecha conoció un lento, aunque sostenido, descenso de la flota de veleros. El tonelaje del vapor superó por primera vez al de la vela en el año 1883; quedando ésta cada vez más relegada al transporte de cabotaje. Sin embargo, los veleros conservaron casi el 40% de la magnitud alcanzada





en el año 1875 entre los años 1901 y 1920; aunque en el conjunto de la Marina mercante no llegaron casi al 2% del total.

Como podremos ver en muchos de los grabados, fotografías y postales publicados en la época, hasta no hace todavía un siglo, la presencia de barcos veleros constituía una habitual imagen en los puertos del Cantábrico. Las pésimas carreteras de la costa originaban tan malas comunicaciones terrestres, que la mayor parte de las villas marineras, al igual que en siglos atrás, se siguieron abasteciendo gracias al tráfico de cabotaje sostenido por todavía un buen número de pequeños y medianos barcos veleros. Los grandes puertos, como Gijón, Santander, Bilbao y Pasajes, aunque cada vez más inundados de vapores y enseguida de grandes motores de explosión, también siguieron en gran medida conectados unos con otros, y con el exterior europeo, gracias a veleros mercantes de proporciones más grandes que los del cabotaje costero.

En este canto de cisne del mundo de la vela, entre aproximadamente los años 1870 y 1914, fue cuando mayor variedad de barcos pudieron verse en nuestros puertos. Por

eso se hace necesario, a la hora de poder entender gran parte de las imágenes de este trabajo, intentar introducir una pequeña clasificación de todos aquellos modelos de veleros. Y, en este sentido, bien pudiéramos, de entrada, halar de dos grandes familias clasificatorias: los veleros de mayor porte y los pequeños dedicados al cabotaje de reducidas dimensiones.

Fragatas, corbetas, bergantines, goletas, balandras, lugres, pailebotes y polcras, fueron los tipos de veleros más grandes que hasta última hora se vieron en nuestro Cantábrico. Fragatas y corbetas, un poco más grandes las primeras, eran buques que arbolaban tres palos y un largo bauprés. Los bergantines, los barcos más abundantes en las costas norteñas, llevaban dos mástiles, se distinguían por el casco fino y estilizado, y por un arqueado que rondaba entre las 100 toneladas de los más pequeños y las 250 de los buques más desarrollados. Las goletas, entre 60 y 160 toneladas, eran barcos también de cascos finos, dos palos y bauprés. De origen británico, las balandras arbolan un único mástil. Con el casco más bajo, aunque fuerte y robusto, y popas muy chatas los lugres portaban tres palos. Con un arqueado entre las 130 y 200 toneladas y con dos palos, los pailebotes fueron famosos por su ocupación en el





Los últimos veleros del Cantábrico

transporte de correo. Por último, las polcras, armadas de forma muy parecida a los bergantines, tenían un desplazamiento entre las 200 y 230 toneladas.

De horma casi idéntica a siglos atrás, mucho más conocidos en lo puertos pequeños y pescadores fueron los quechemarines, pataches y trincados. Muy inestables, con la ayuda de 6 u 8 tripulantes, los trincados sólo se veían en el pequeño transporte de cabotaje de la costa lucense y occidente asturiano (16-18 metros de eslora, 5 de manga y un único palo muy cerca de la proa). Con arqueo alrededor de las 100 toneladas, los quechemarines arbolaban dos palos (trinquete y mayor) y bauprés, con velas al tercio y botalón para los foques. Finalmente, lo pataches, con más manga y más panzudos que los queches, constituían también una imagen muy habitual en el cabotaje de reducidos volúmenes.

A pesar de que el vapor, y muy pronto los motores de combustión, revolucionaron de forma imparable a la navegación, la vela en el transporte marítimo, y también en los barcos pesqueros, aguantó mucho más de lo que cabía esperar. Enrolados en los viejos buques de madera, buena parte de los habitantes de los puertos del Cantábrico, con

un contingente de pescadores nada despreciable, siguieron dando de comer a sus familias gracias a esta ancestral actividad transportistas hasta bien entrado el siglo XX.

Grabados y postales: un testimonio imborrable

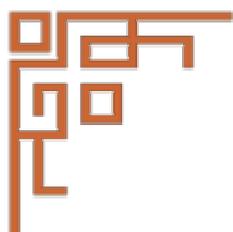




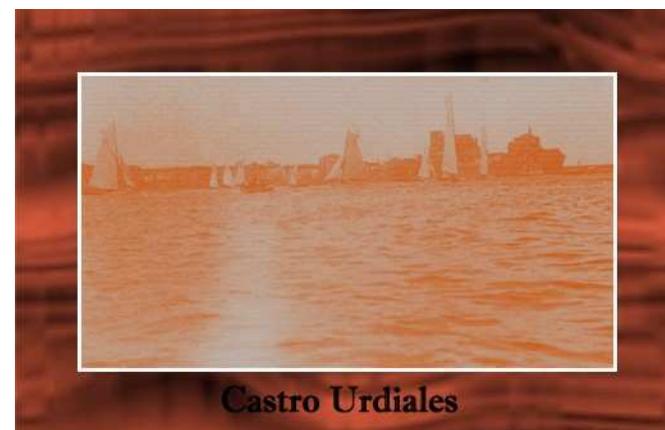
GRABADOS Y POSTALES



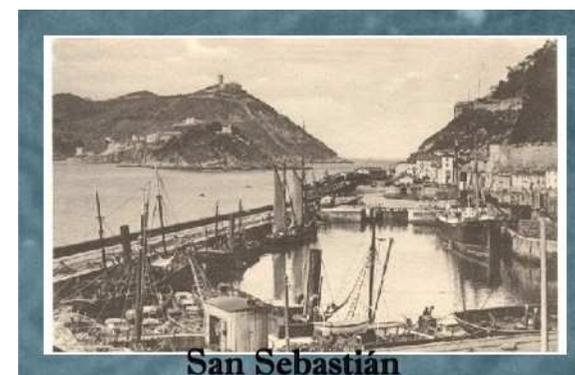
Los últimos veleros del Cantábrico



Zumaya



Castro Urdiales



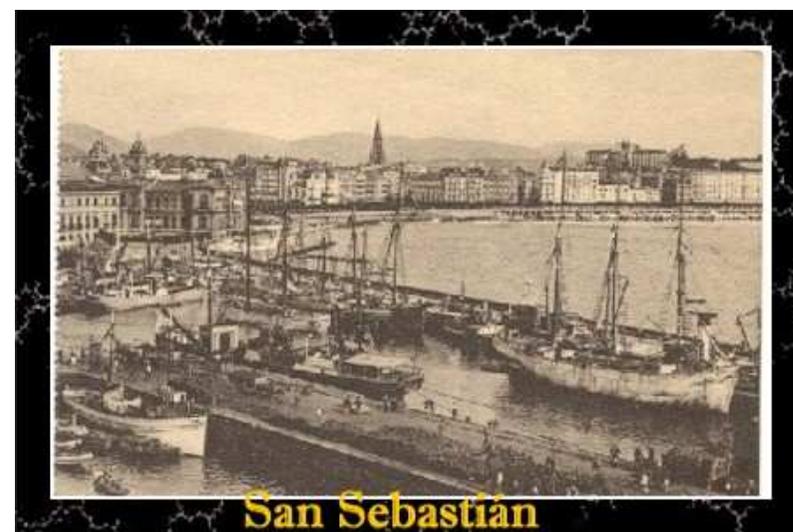
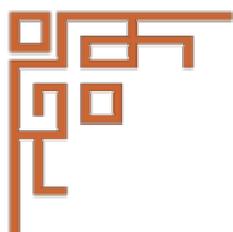
San Sebastián

Grabados y postales: un testimonio imborrable





Los últimos veleros del Cantábrico

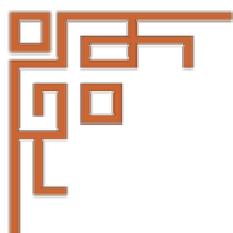


Grabados y postales: un testimonio imborrable





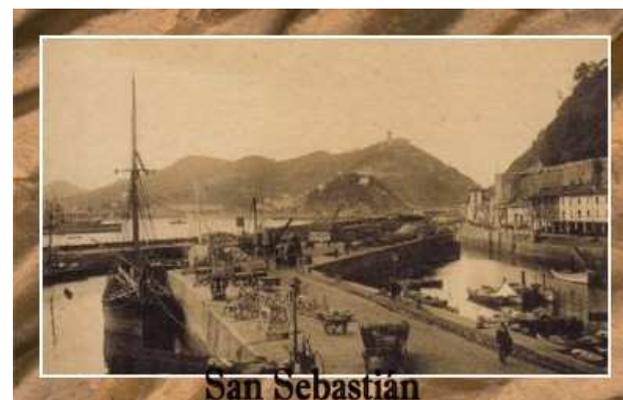
Los últimos veleros del Cantábrico



Bilbao (Muelle del Arenal)



Pasajes



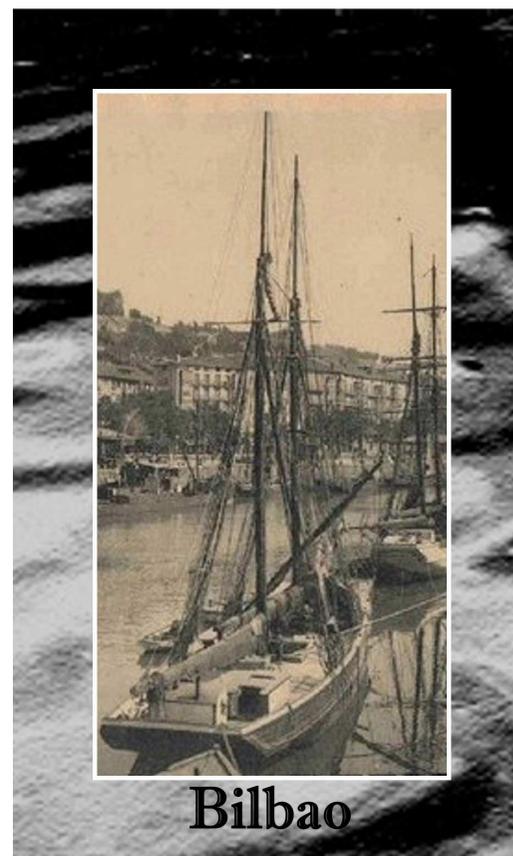
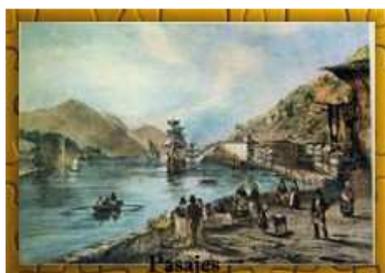
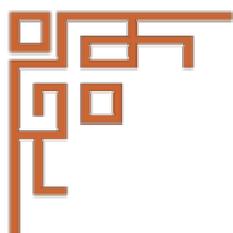
San Sebastián

Grabados y postales: un testimonio imborrable





Los últimos veleros del Cantábrico

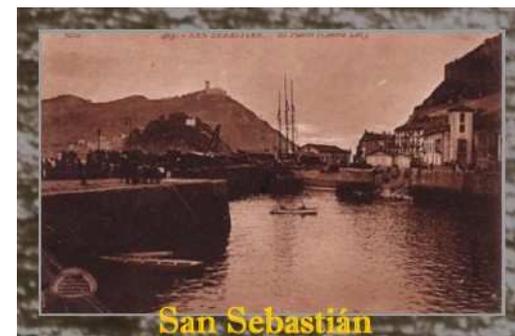
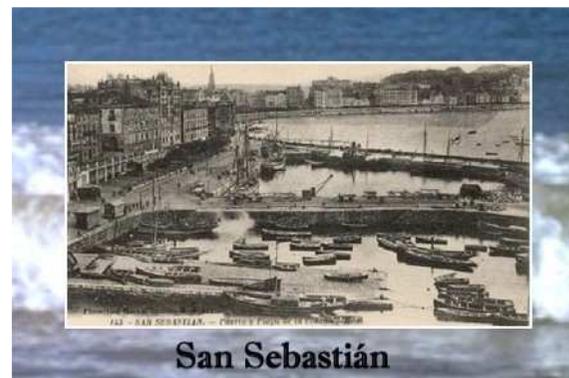
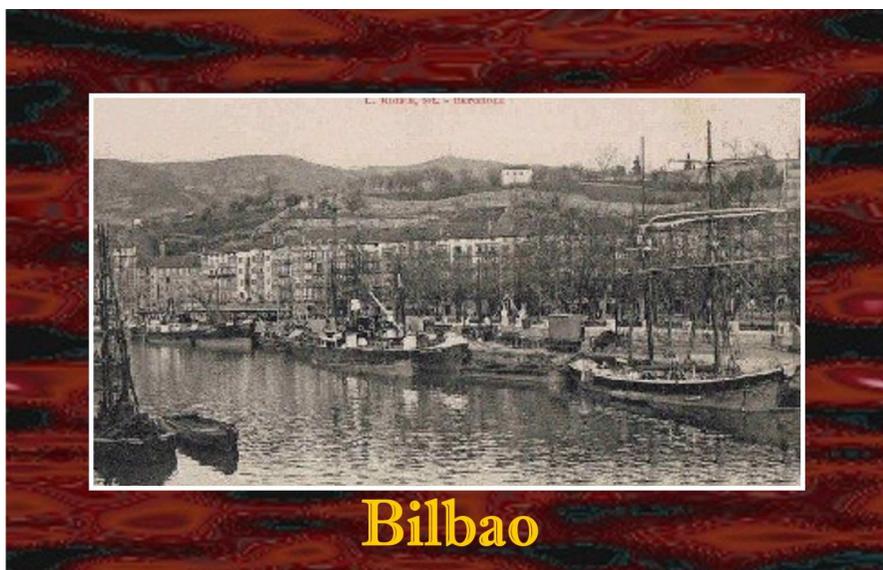
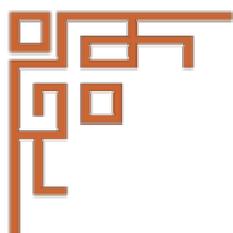


Grabados y postales: un testimonio imborrable





Los últimos veleros del Cantábrico

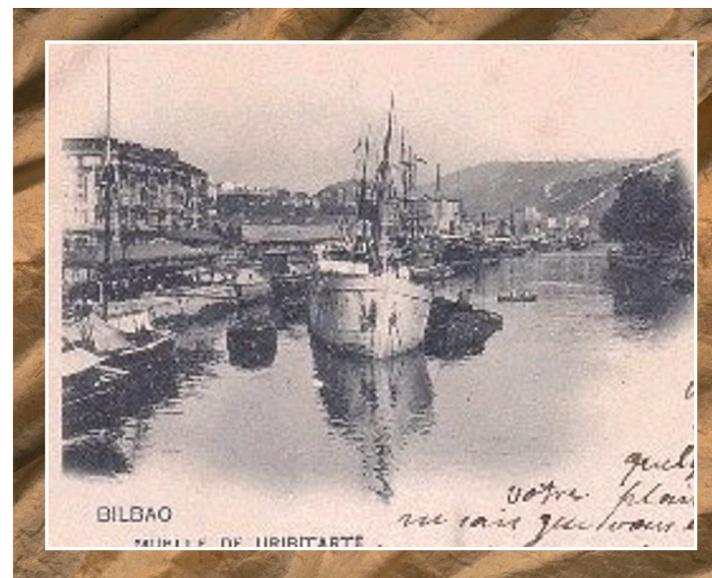
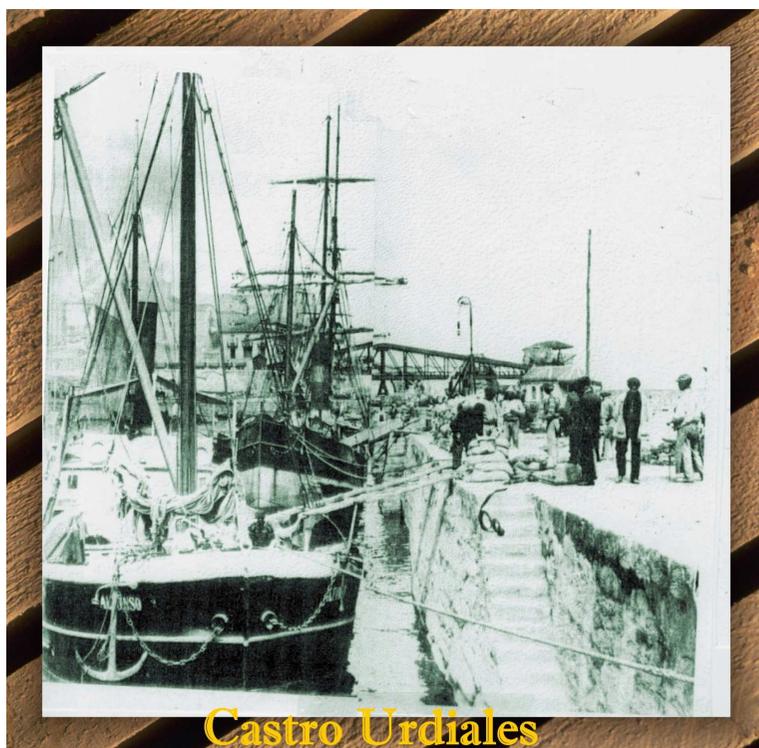
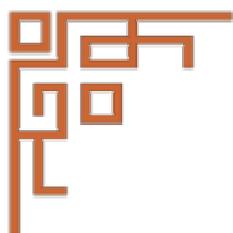


Grabados y postales: un testimonio imborrable





Los últimos veleros del Cantábrico

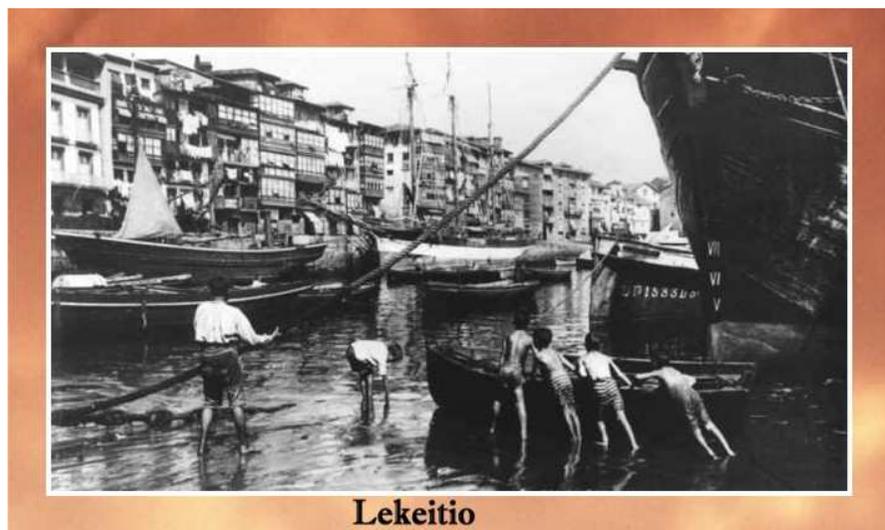
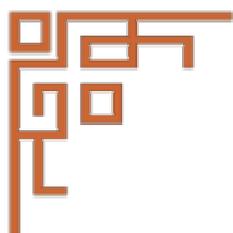


Grabados y postales: un testimonio imborrable

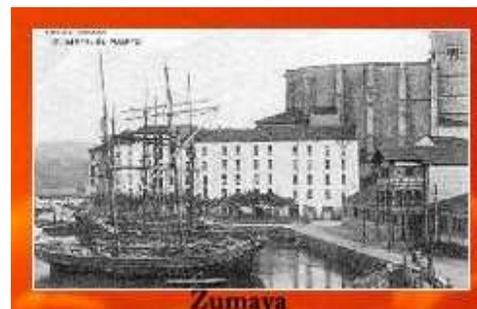




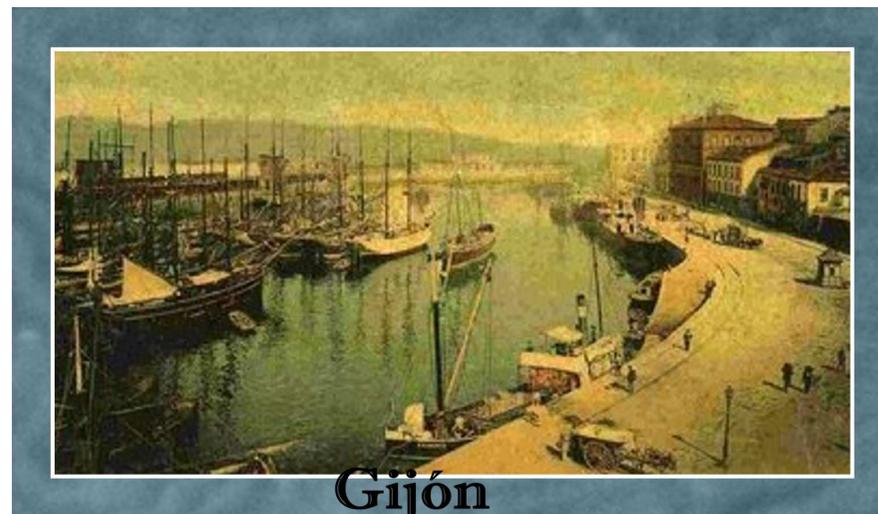
Los últimos veleros del Cantábrico



Lekeitio



Zumaya



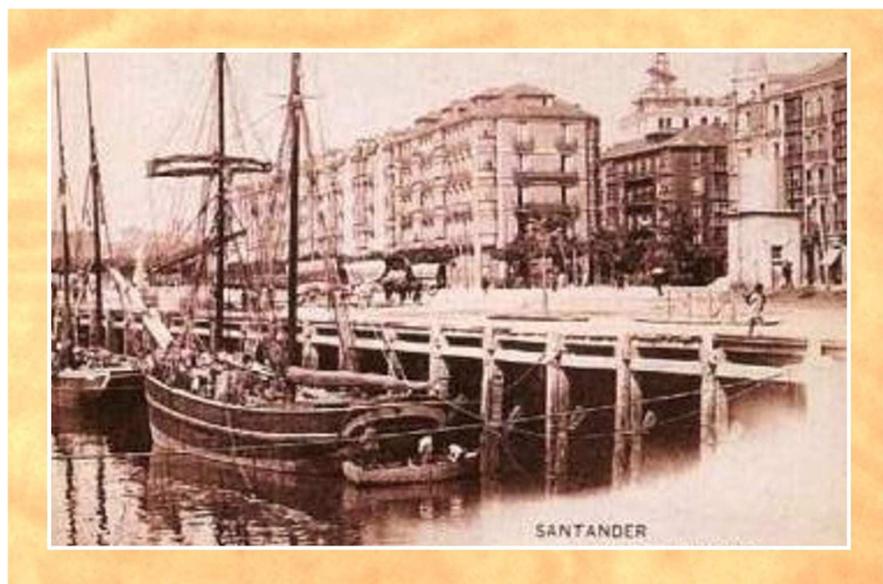
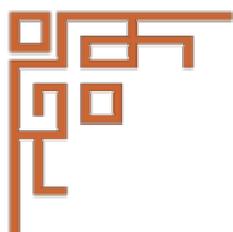
Gijón

Grabados y postales: un testimonio imborrable





Los últimos veleros del Cantábrico

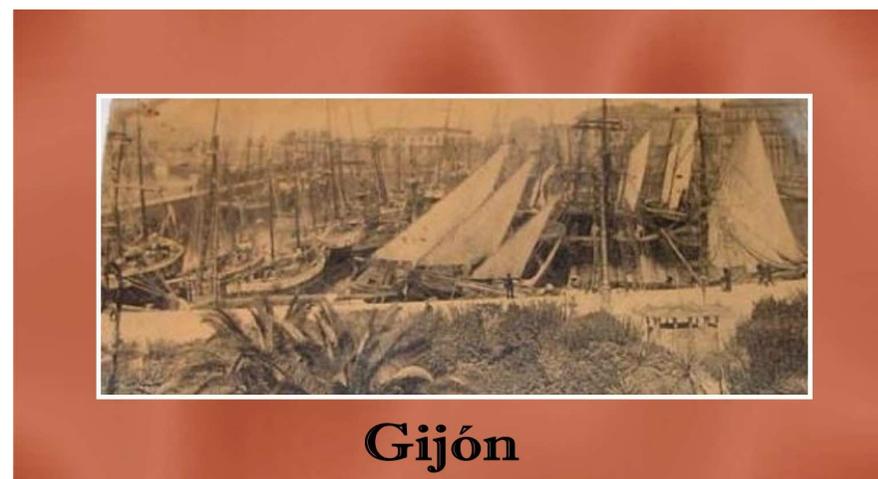
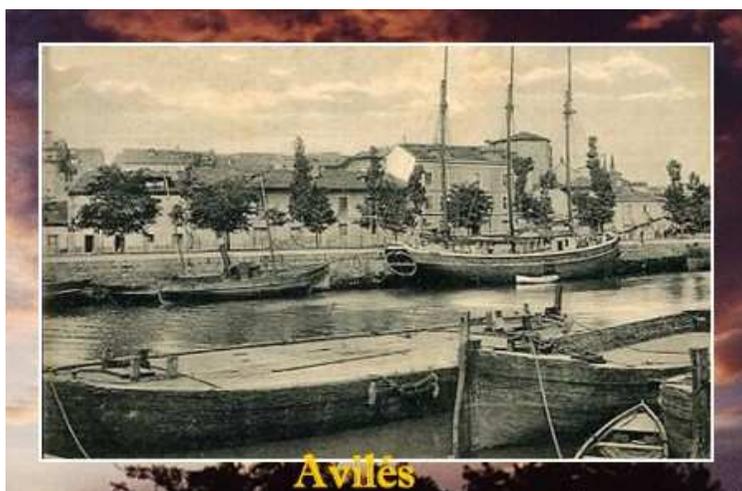
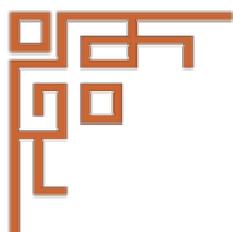


Grabados y postales: un testimonio imborrable





Los últimos veleros del Cantábrico

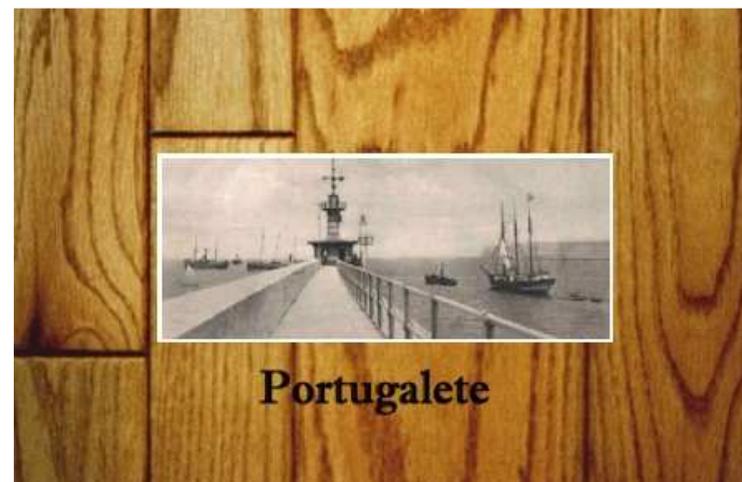
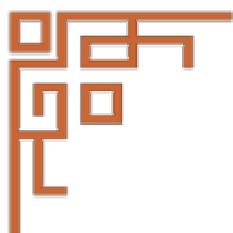


Grabados y postales: un testimonio imborrable





Los últimos veleros del Cantábrico

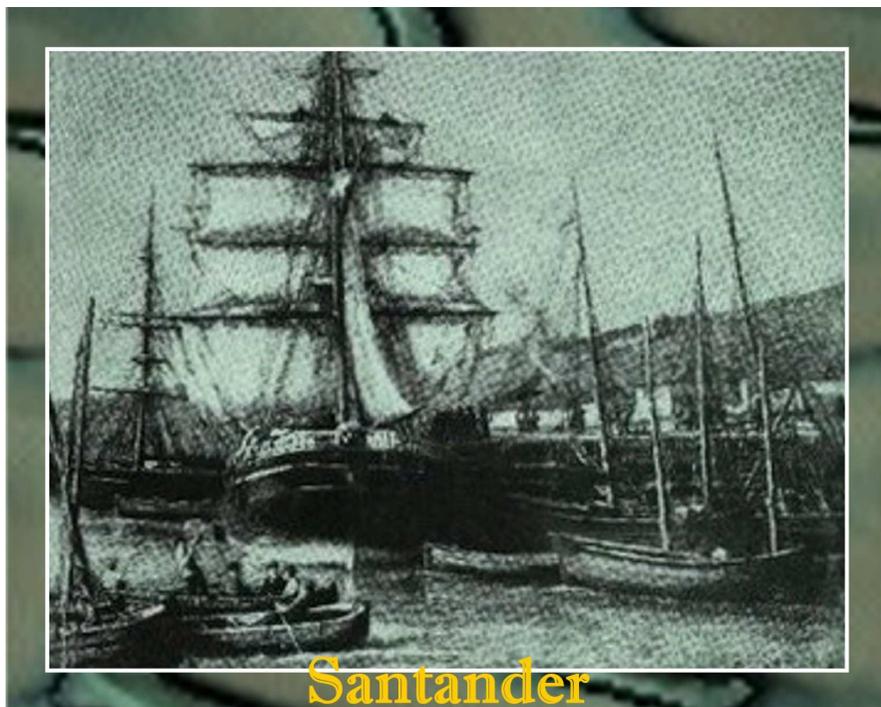
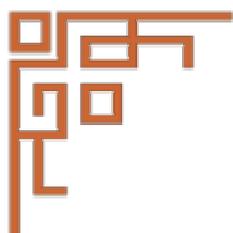


Grabados y postales: un testimonio imborrable





Los últimos veleros del Cantábrico

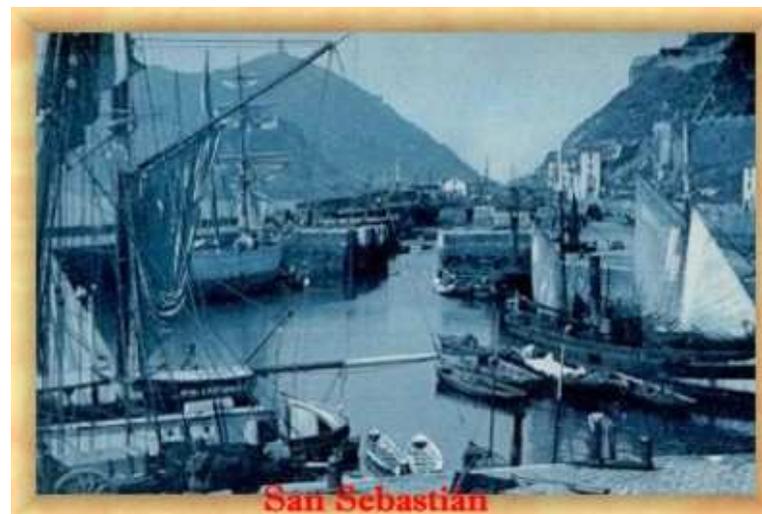
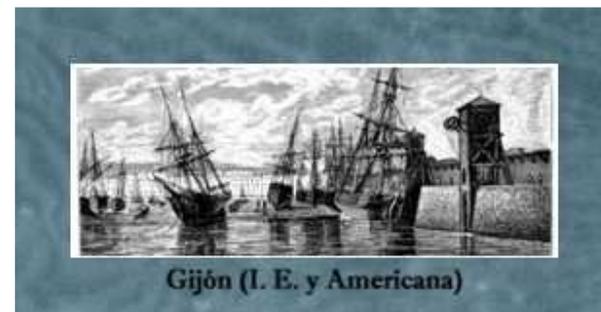
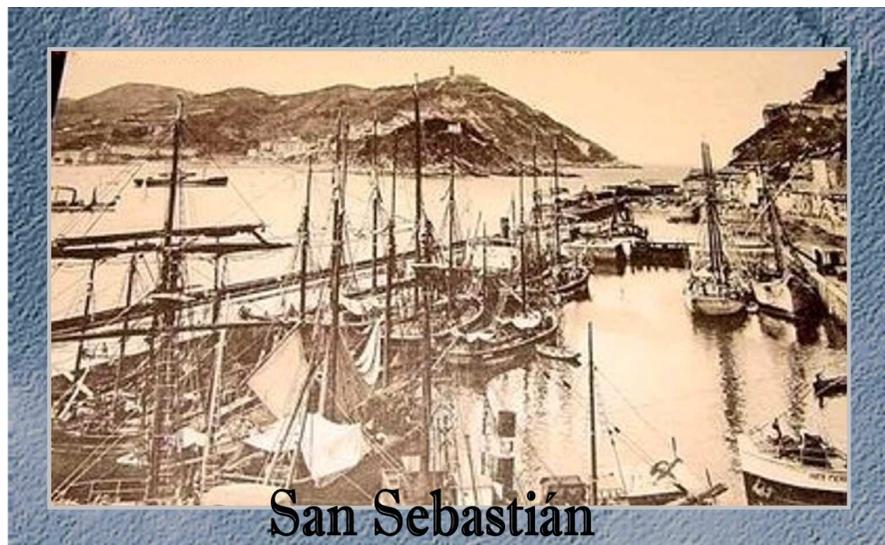
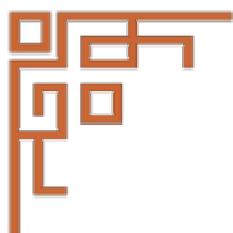


Grabados y postales: un testimonio imborrable



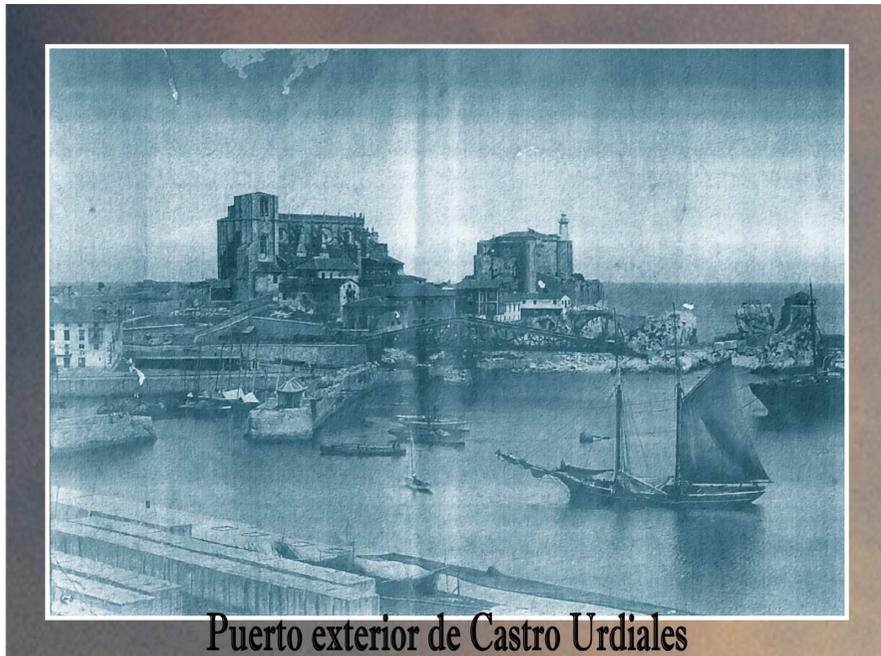
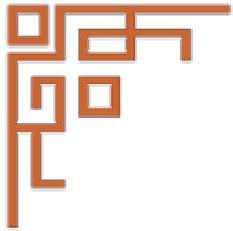


Los últimos veleros del Cantábrico

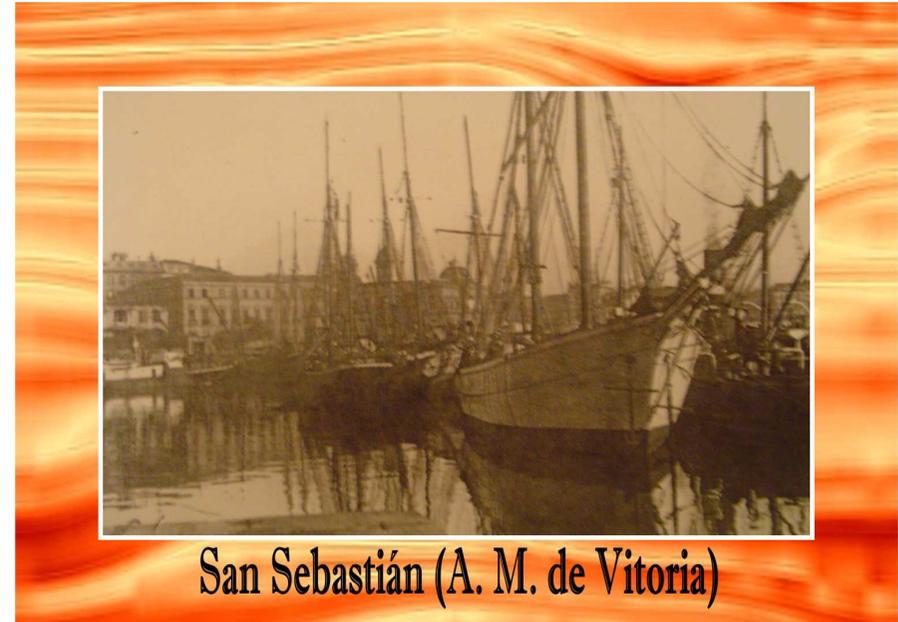


Grabados y postales: un testimonio imborrable





Puerto exterior de Castro Urdiales



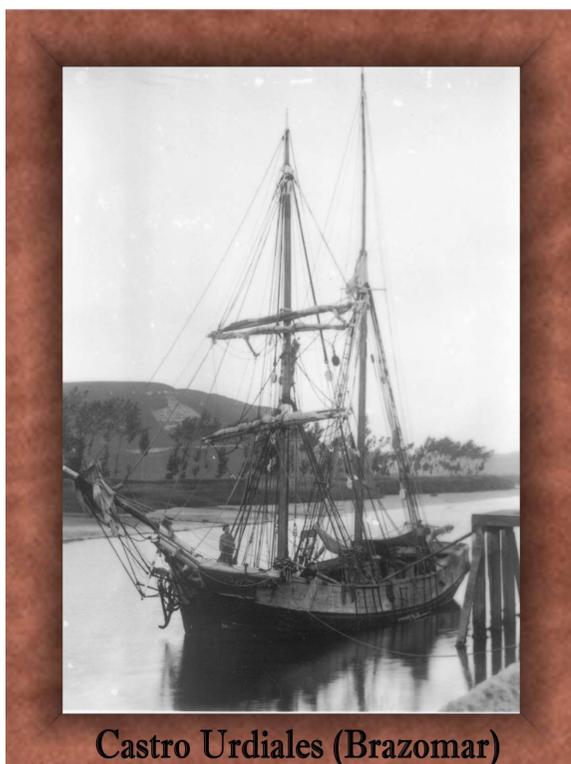
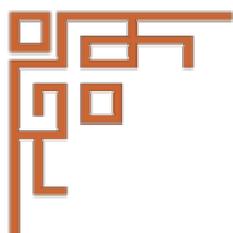
San Sebastián (A. M. de Vitoria)

Grabados y postales: un testimonio imborrable

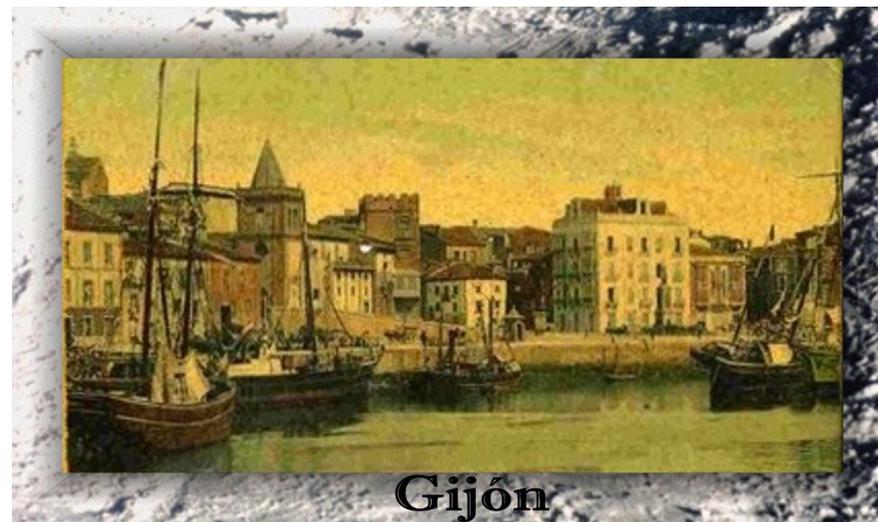




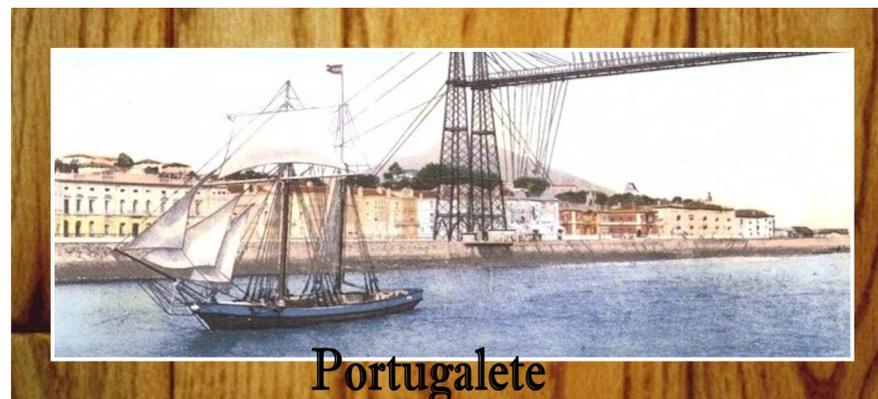
Los últimos veleros del Cantábrico



Castro Urdiales (Brazomar)



Gijón



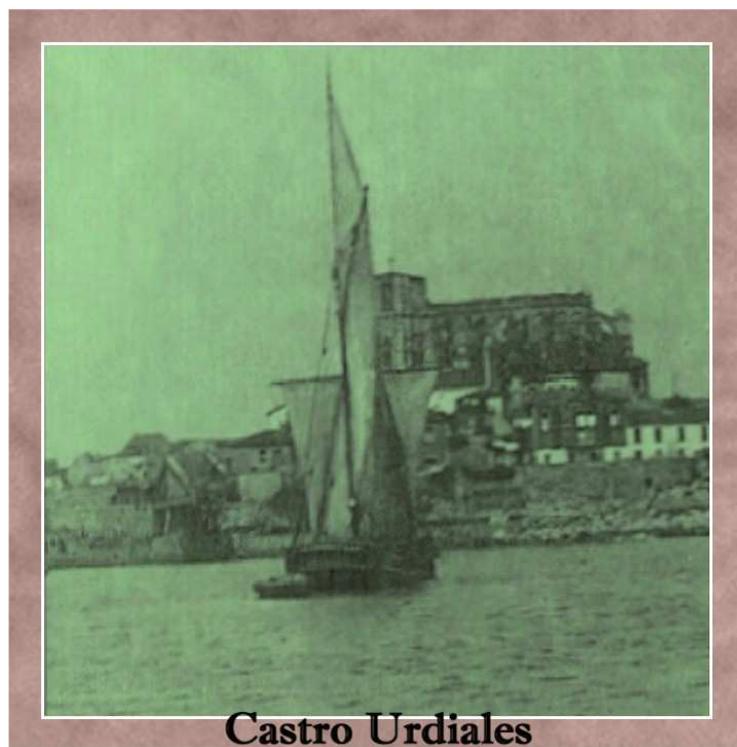
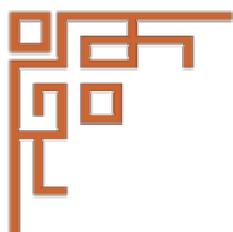
Portugalete

Grabados y postales: un testimonio imborrable





Los últimos veleros del Cantábrico



Castro Urdiales



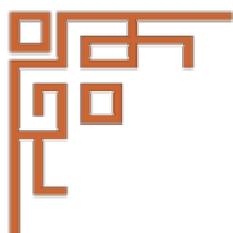
Zumaya (trainera ayudando a velero en la entrada de la ria)

Grabados y postales: un testimonio imborrable





Los últimos veleros del Cantábrico



San Sebastián



Entrada a Laredo



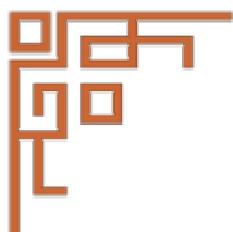
Elizón (El B. y Americana)

Grabados y postales: un testimonio imborrable





Los últimos veleros del Cantábrico

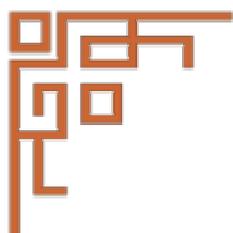


Grabados y postales: un testimonio imborrable





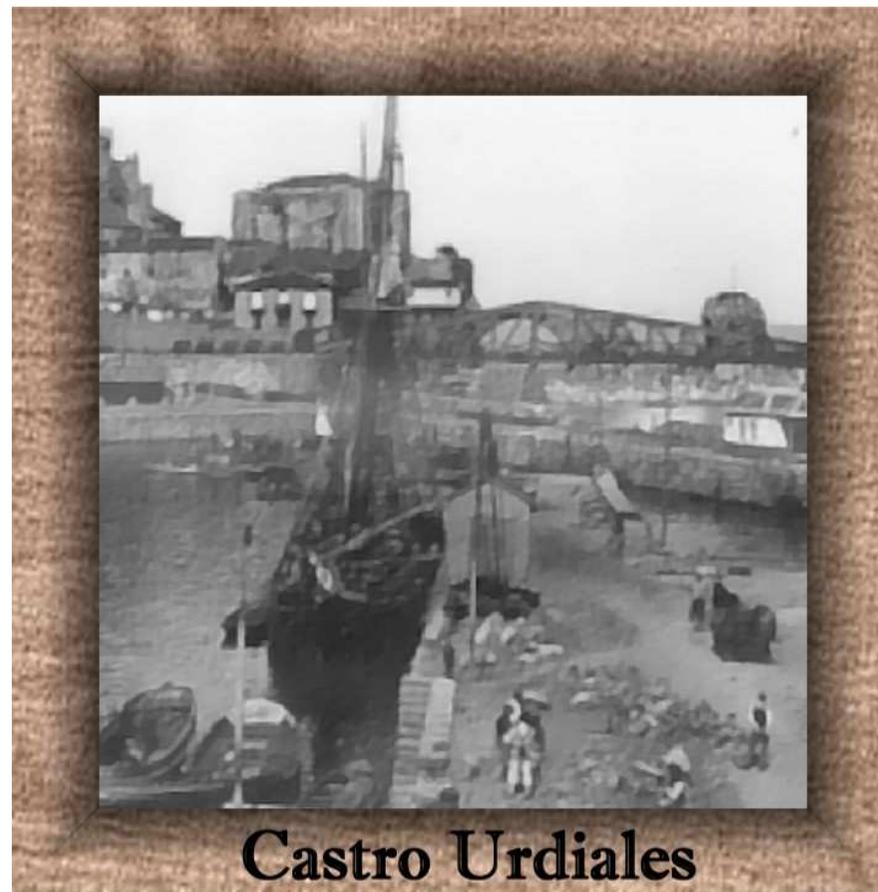
Los últimos veleros del Cantábrico



Pasajes



Vivero (Lugo)



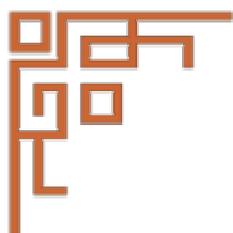
Castro Urdiales

Grabados y postales: un testimonio imborrable





Los últimos veleros del Cantábrico



Ría de Bilbao



Castro Urdiales, Dársena



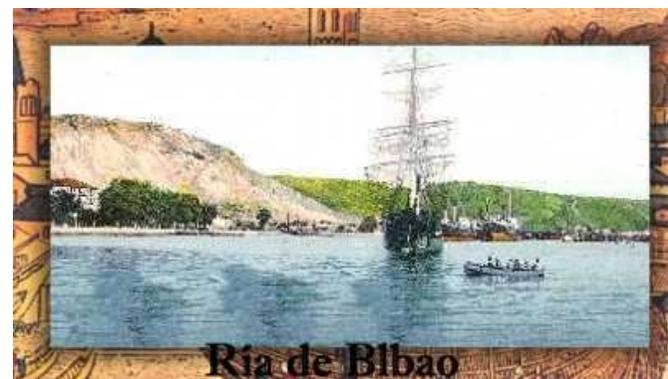
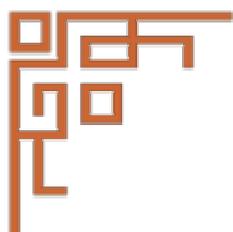
Astilleros en el Nervión

Grabados y postales: un testimonio imborrable





Los últimos veleros del Cantábrico

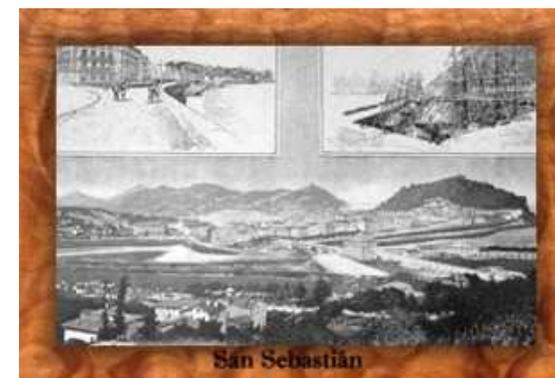
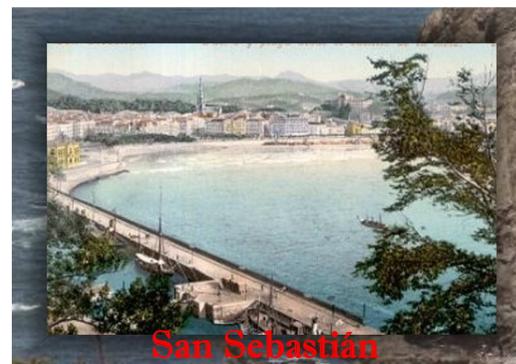
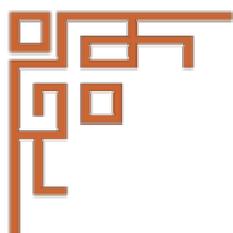


Grabados y postales: un testimonio imborrable





Los últimos veleros del Cantábrico

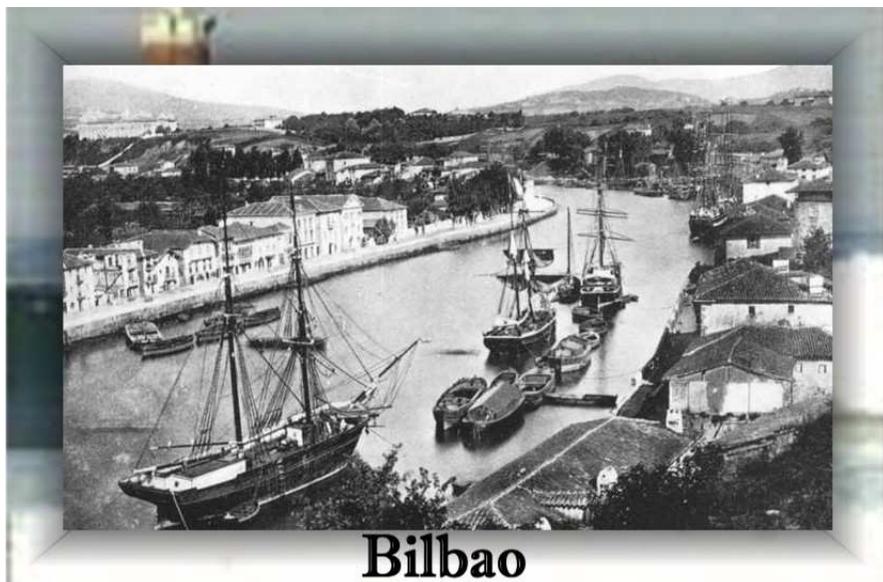
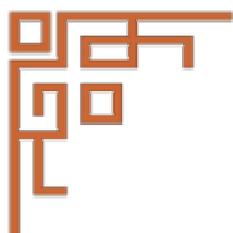


Grabados y postales: un testimonio imborrable

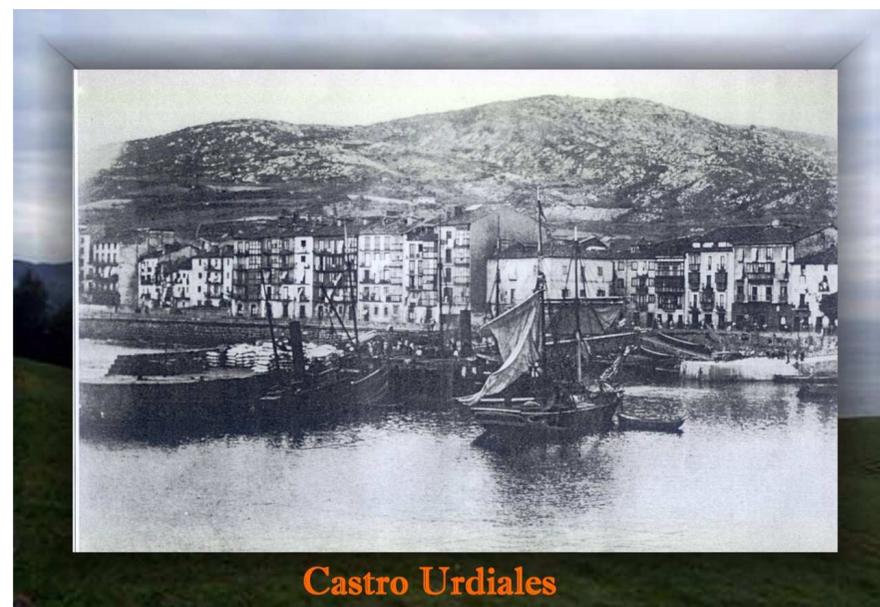




Los últimos veleros del Cantábrico



Bilbao



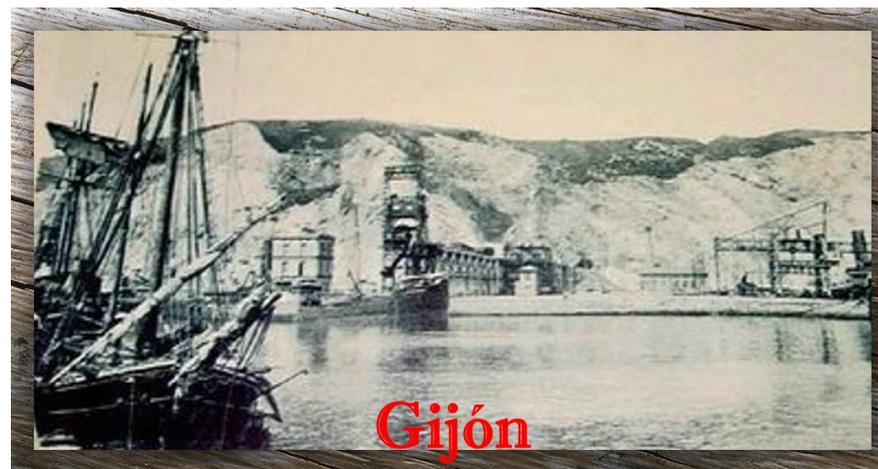
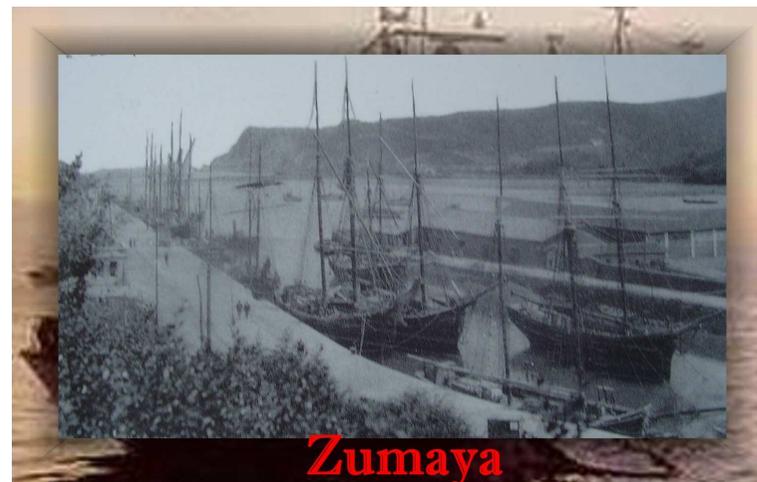
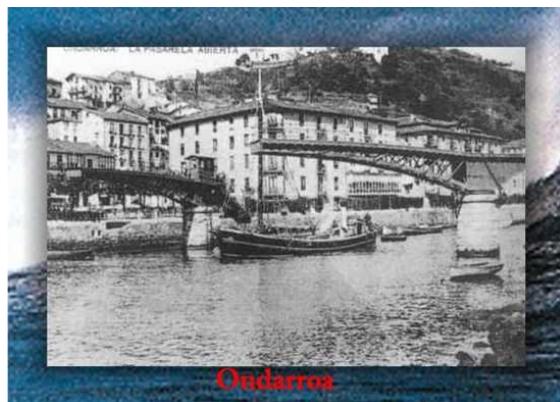
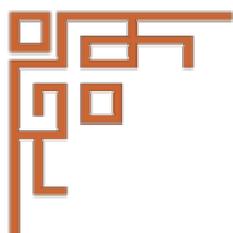
Castro Urdiales

Grabados y postales: un testimonio imborrable





Los últimos veleros del Cantábrico

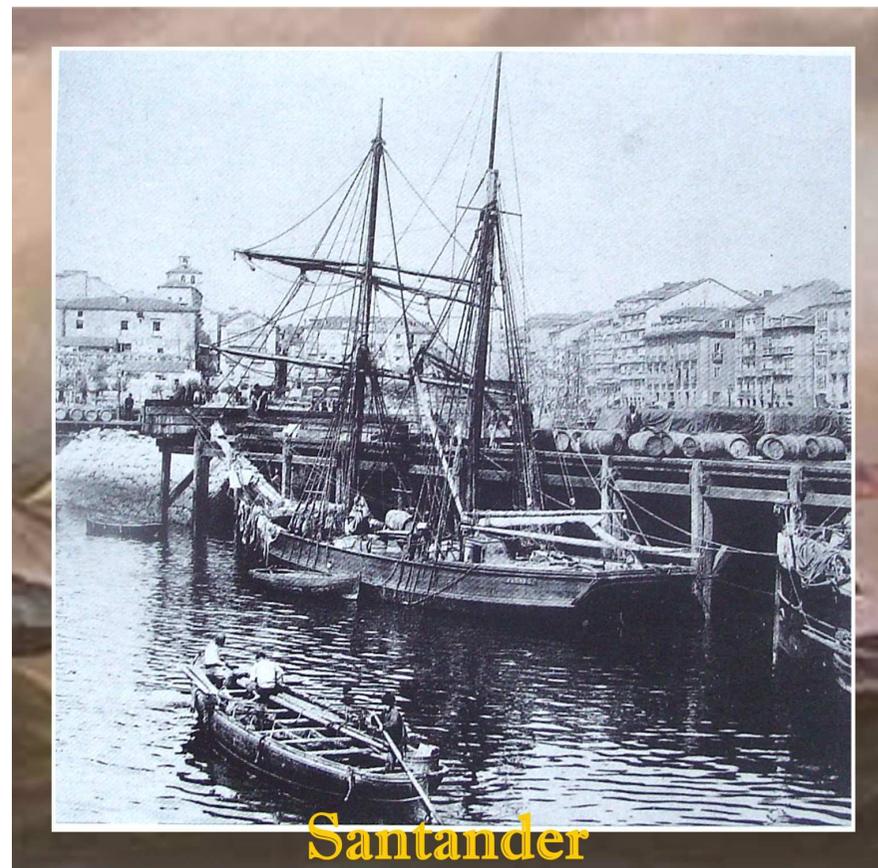
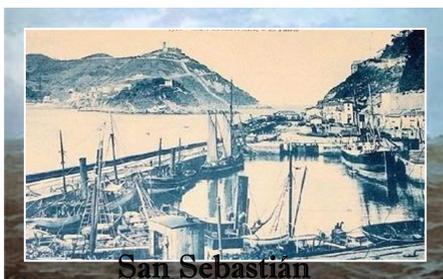
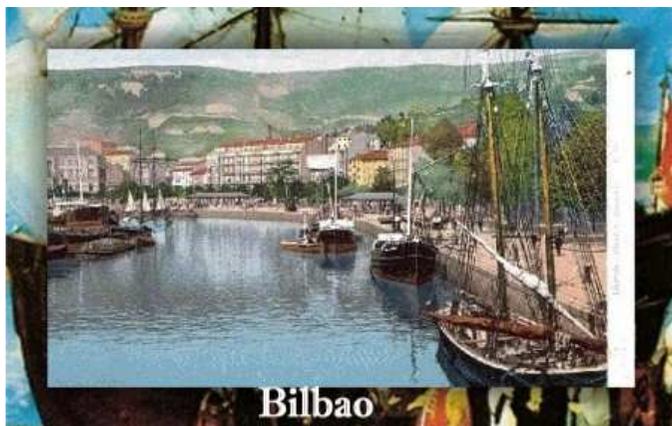
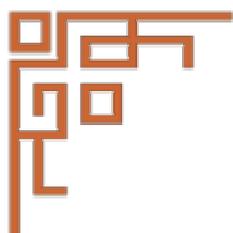


Grabados y postales: un testimonio imborrable





Los últimos veleros del Cantábrico

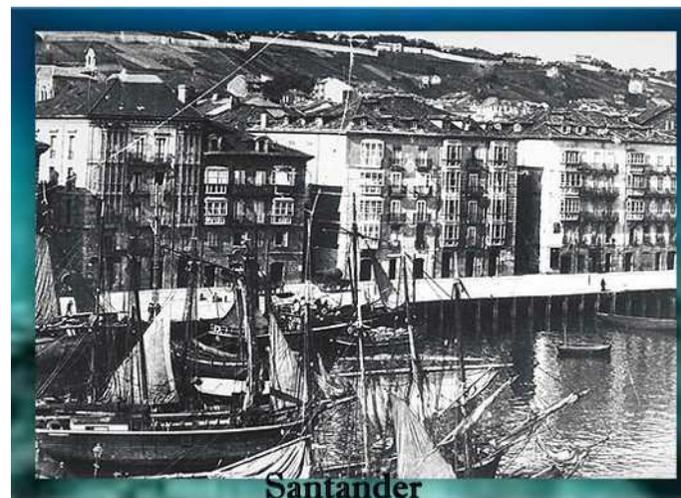
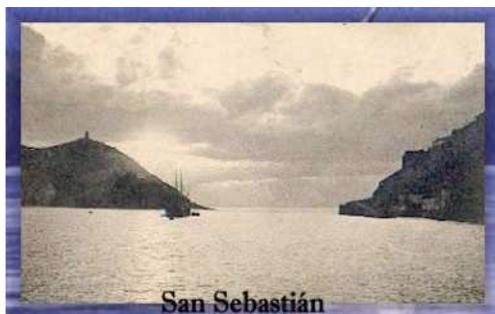
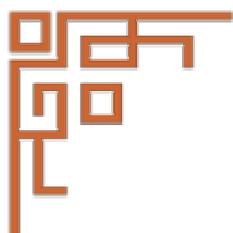


Grabados y postales: un testimonio imborrable





Los últimos veleros del Cantábrico

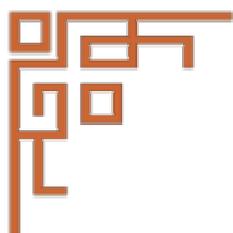


Grabados y postales: un testimonio imborrable

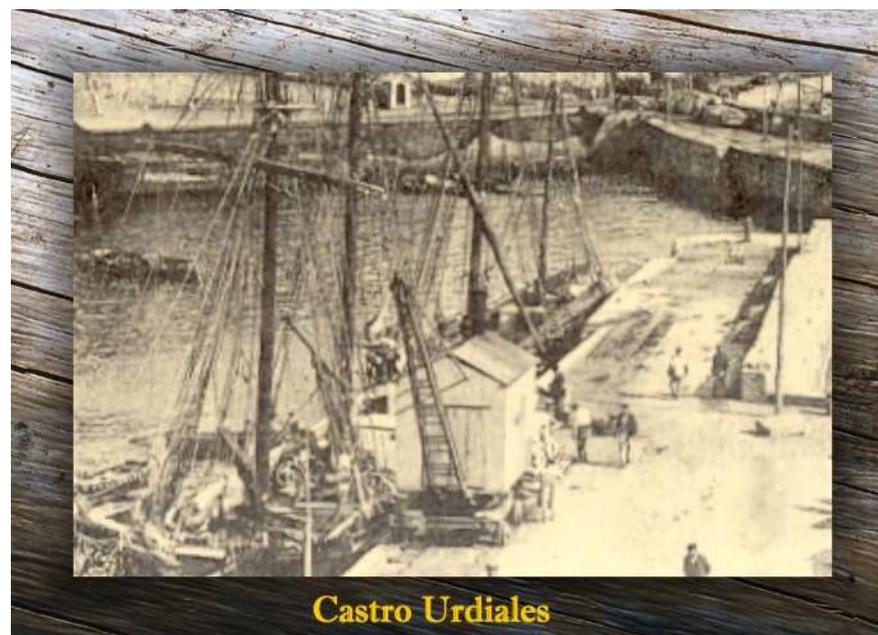




Los últimos veleros del Cantábrico



Ribadesella



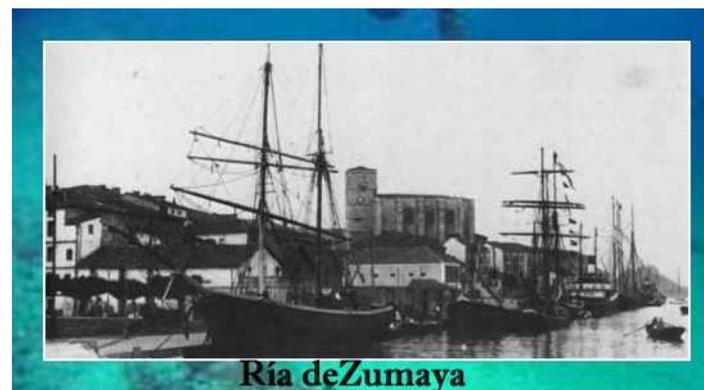
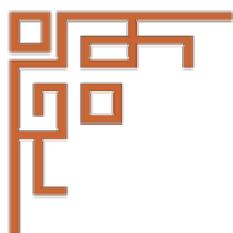
Castro Urdiales

Grabados y postales: un testimonio imborrable

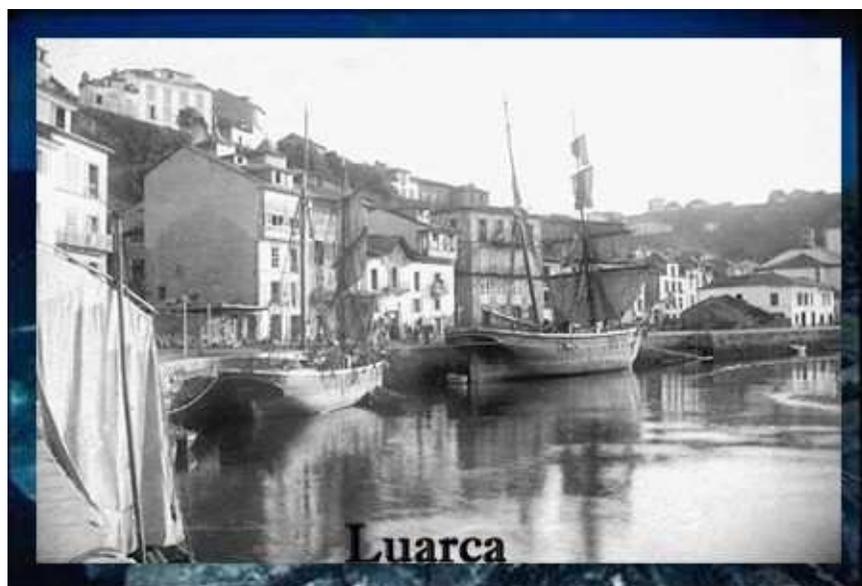




Los últimos veleros del Cantábrico



Ría de Zumaya



Luarca



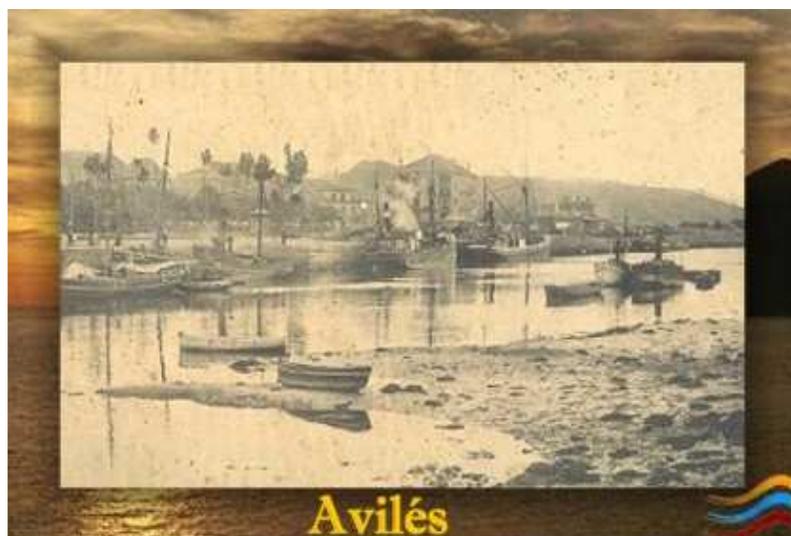
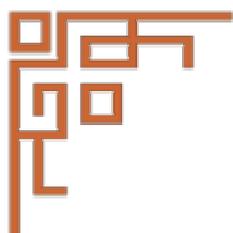
Gijón

Grabados y postales: un testimonio imborrable





Los últimos veleros del Cantábrico

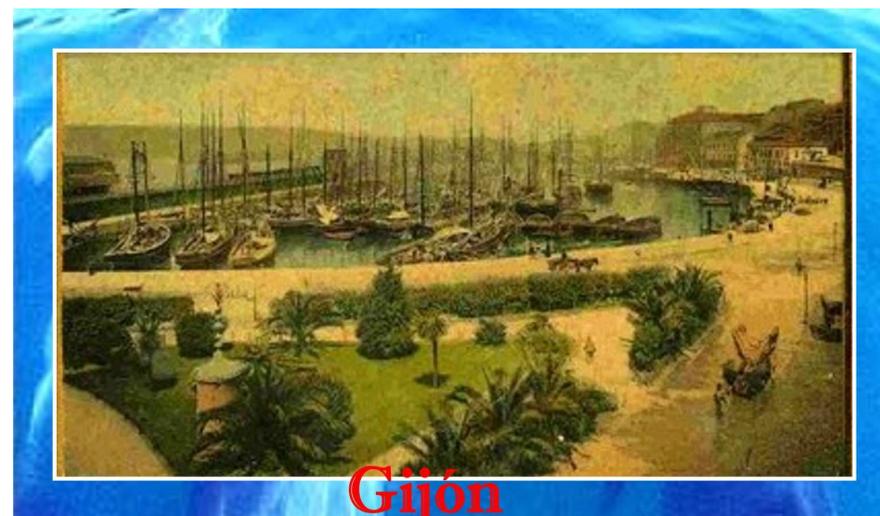
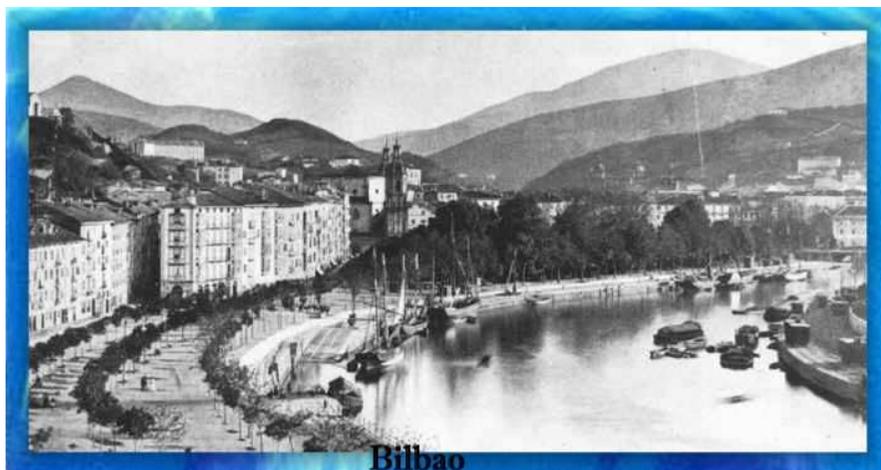
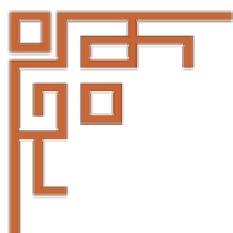


Grabados y postales: un testimonio imborrable





Los últimos veleros del Cantábrico

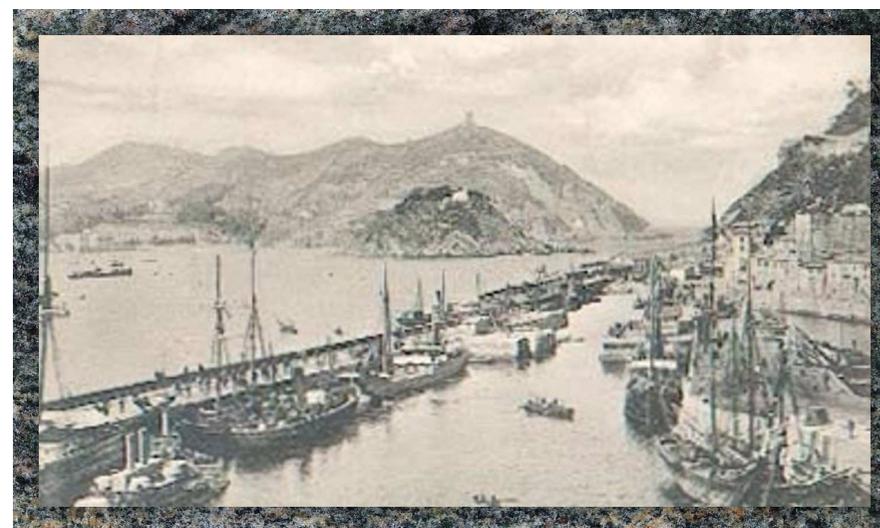
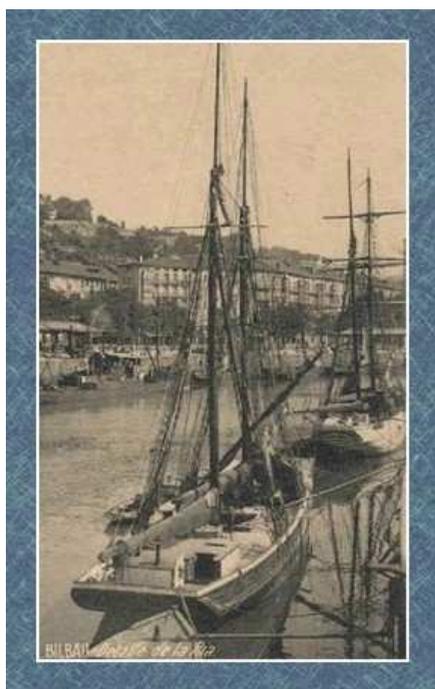
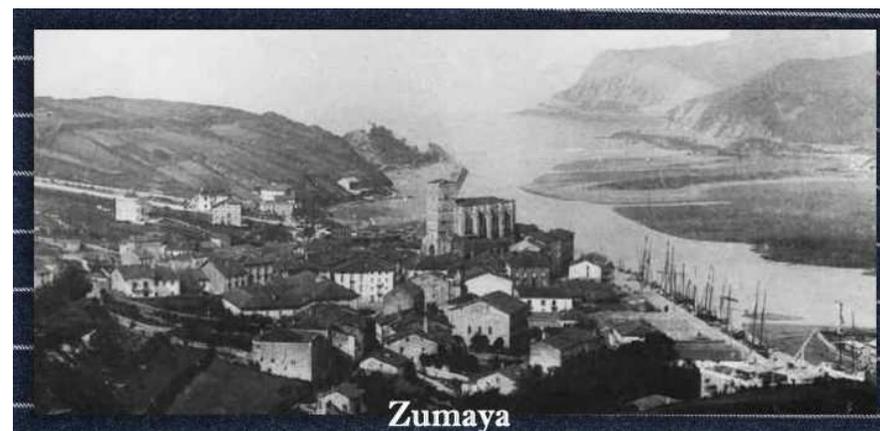
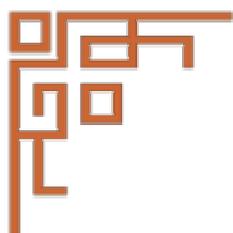


Grabados y postales: un testimonio imborrable





Los últimos veleros del Cantábrico

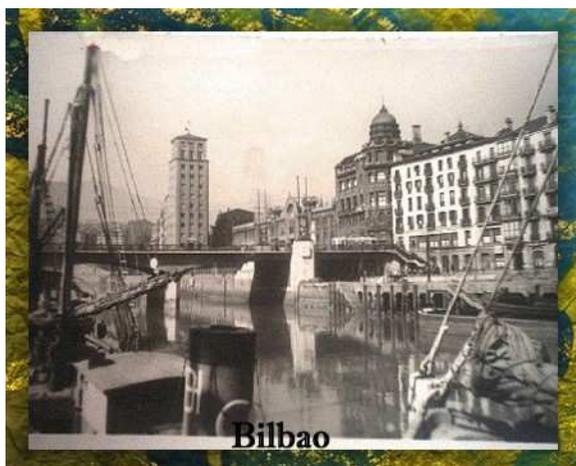
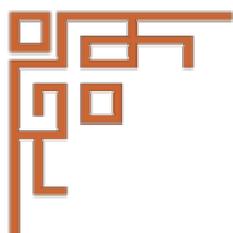


Grabados y postales: un testimonio imborrable

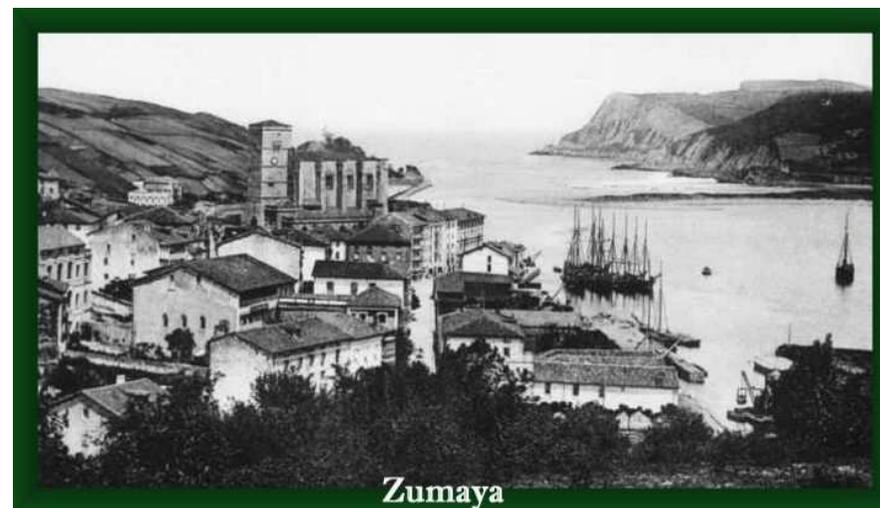




Los últimos veleros del Cantábrico



Bilbao



Zumaya



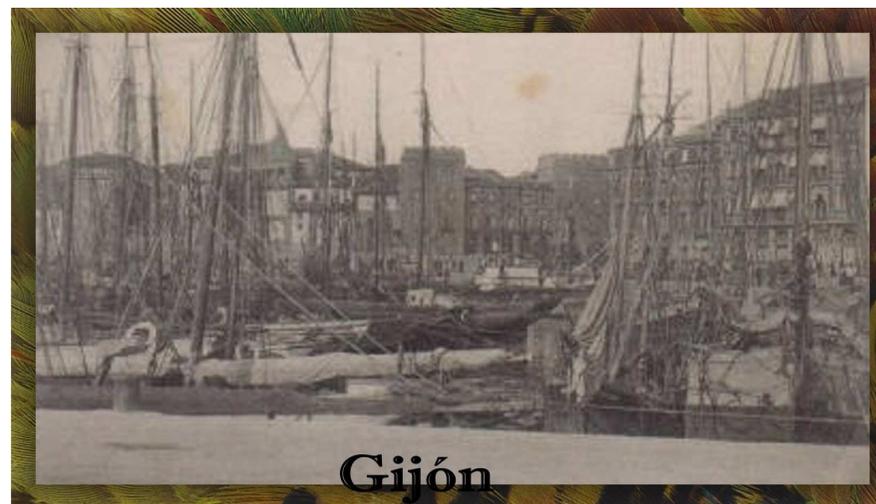
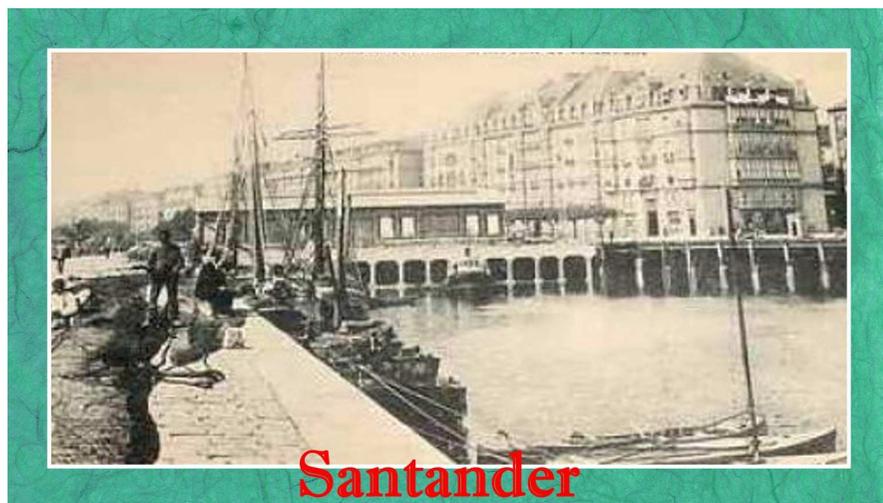
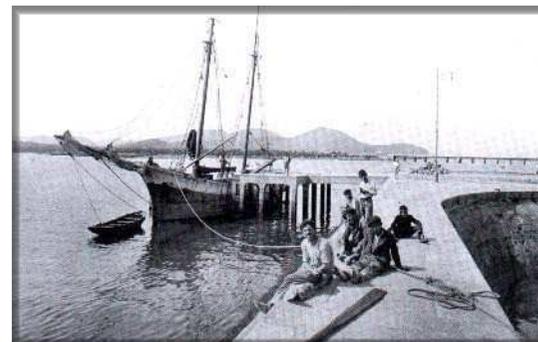
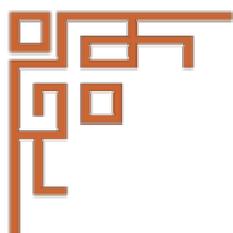
Gijón

Grabados y postales: un testimonio imborrable





Los últimos veleros del Cantábrico

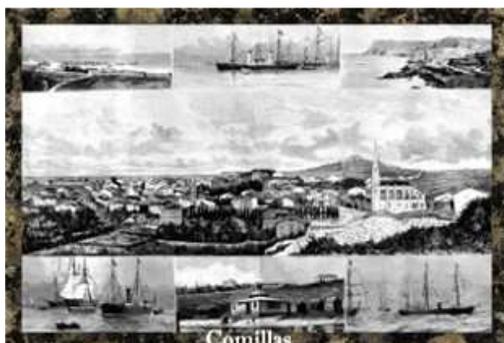
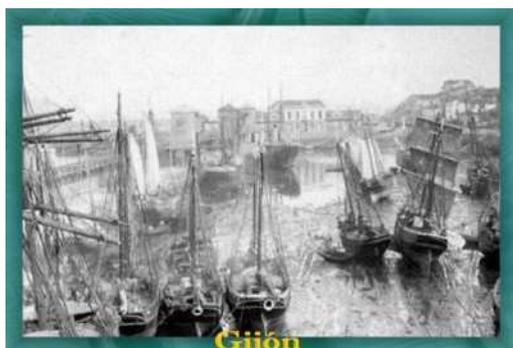
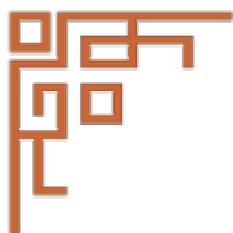


Grabados y postales: un testimonio imborrable





Los últimos veleros del Cantábrico

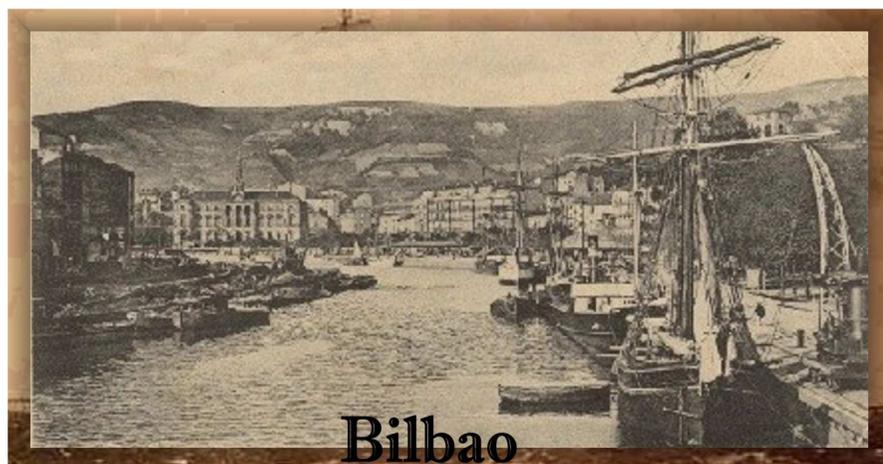
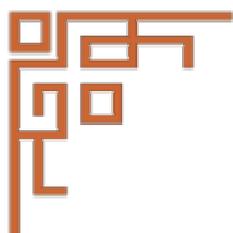


Grabados y postales: un testimonio imborrable





Los últimos veleros del Cantábrico



Bilbao



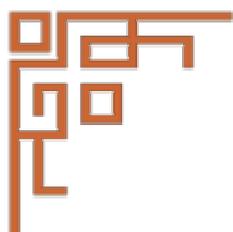
Luarca

Grabados y postales: un testimonio imborrable





Los últimos veleros del Cantábrico

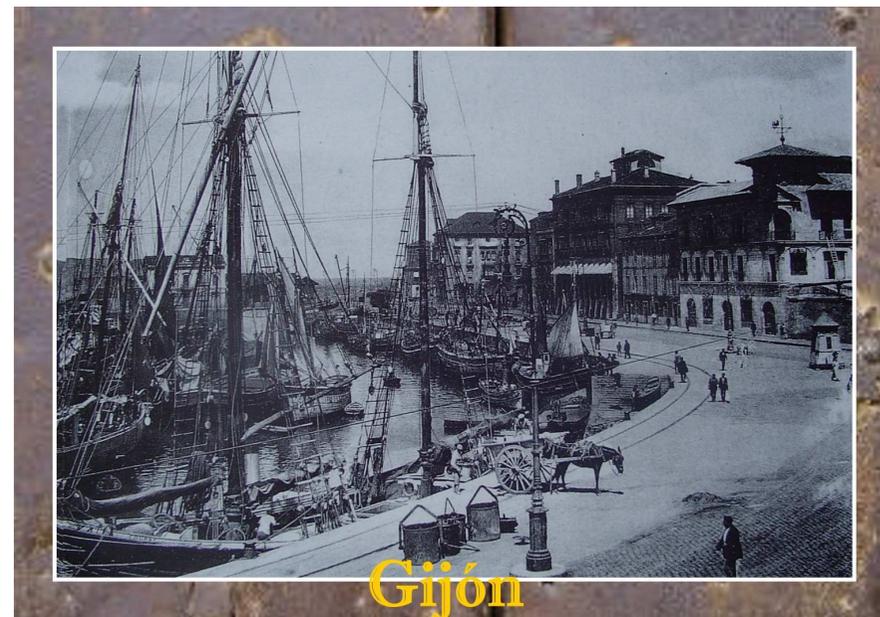
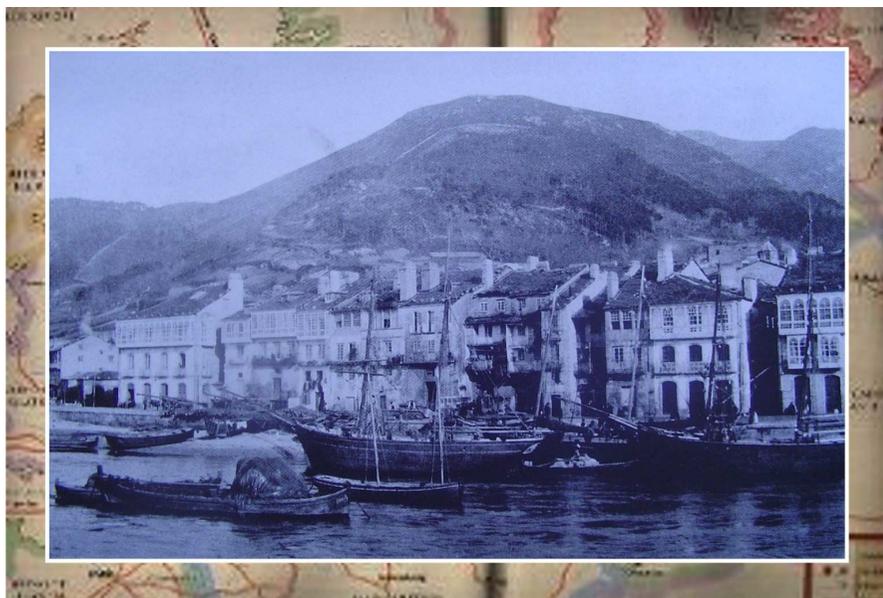
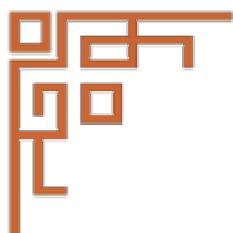


Grabados y postales: un testimonio imborrable





Los últimos veleros del Cantábrico

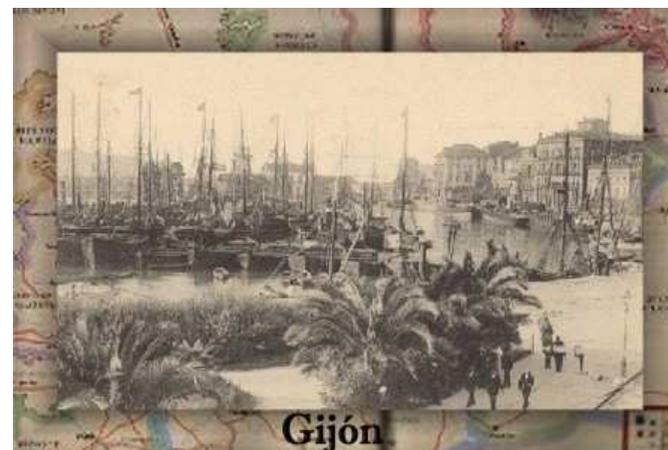
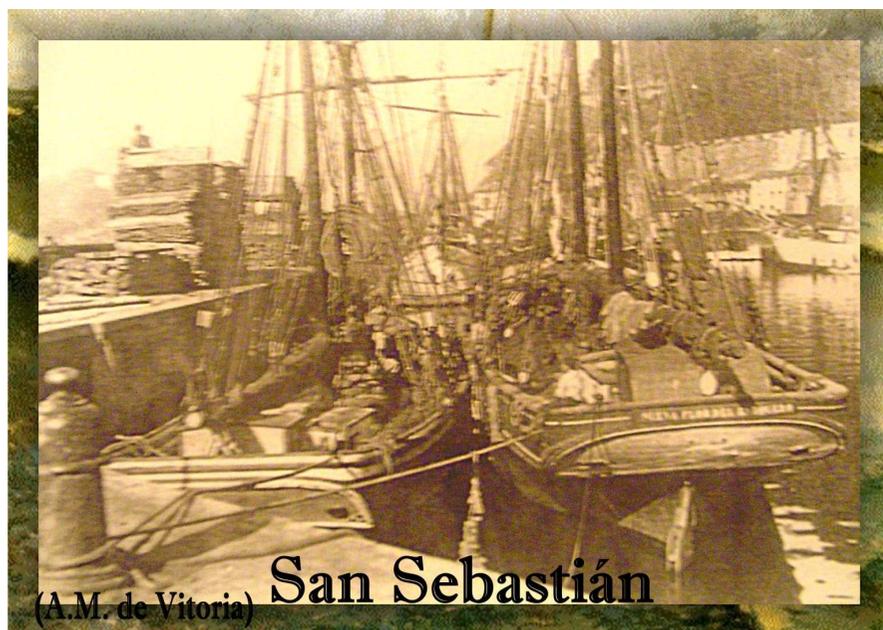
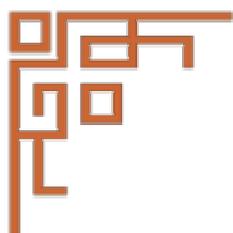


Grabados y postales: un testimonio imborrable





Los últimos veleros del Cantábrico

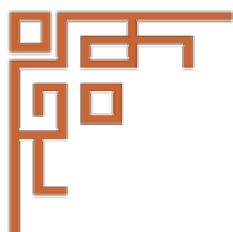


Grabados y postales: un testimonio imborrable





Los últimos veleros del Cantábrico

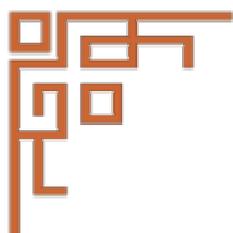


Grabados y postales: un testimonio imborrable





Los últimos veleros del Cantábrico



Grabados y postales: un testimonio imborrable

