

**RAMÓN OJEDA SAN MIGUEL**



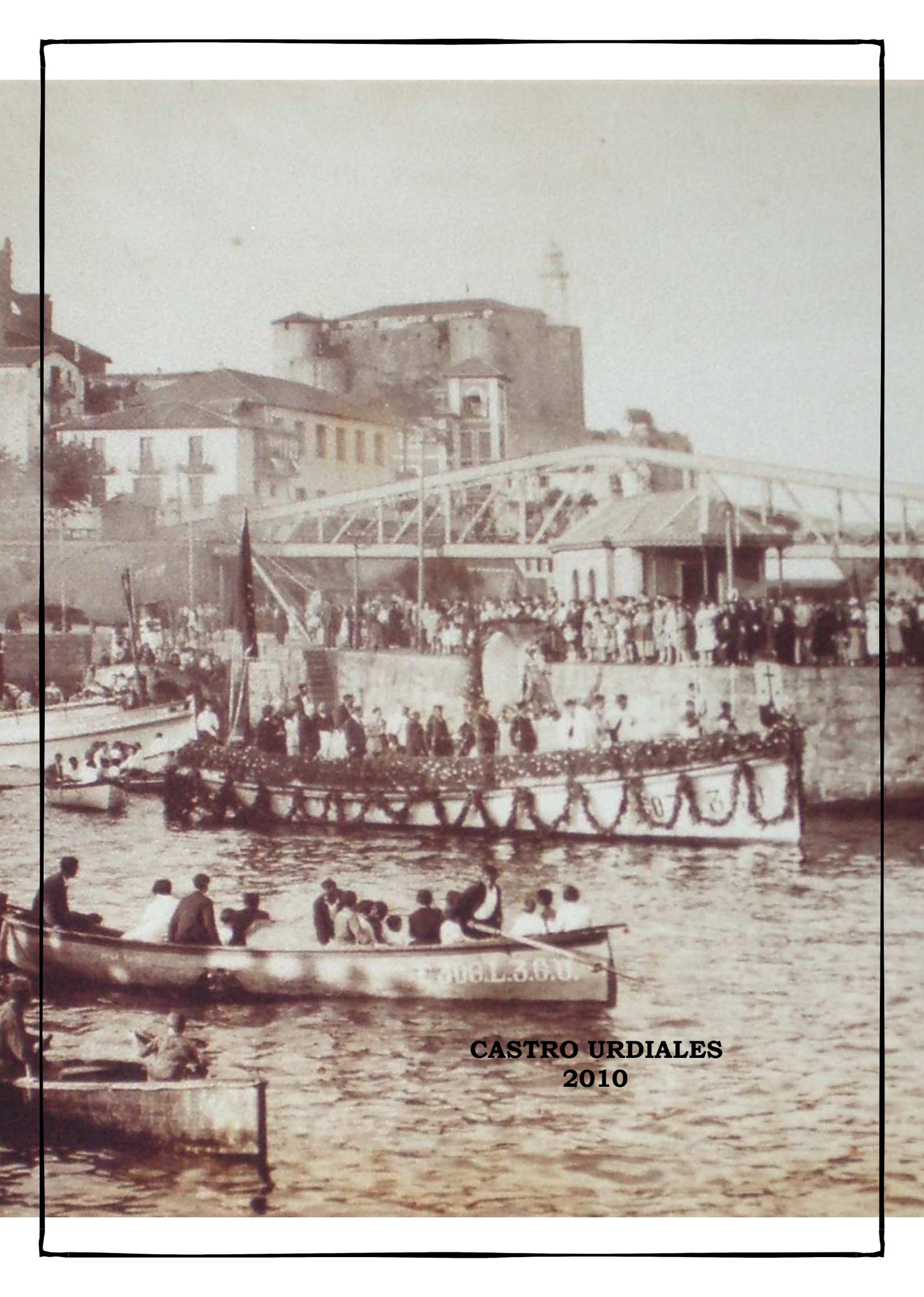
**CRÓNICAS  
COSTERA DEL BESUGO**

**CRÓNICAS  
COSTERA DEL BESUGO**



**Ramón Ojeda San Miguel**

**Pescador vasco, de San Sebastián, con los aparejos de pescar besugos.**



**CASTRO URDIALES  
2010**

“ **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*<sup>1</sup>. De esta forma intentaba en otro trabajo aparecido en el año 2006 resumir la esencia de la vital costera del besugo para los pescadores del Cantábrico. A lo que añadía, en cuestión puramente técnica, que “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*”<sup>2</sup>.

Ahora, después de repasar las principales publicaciones periodísticas de la segunda mitad del siglo XIX y primeras décadas del XX, de eso se trata fundamentalmente esta nueva aportación, esta misma visión es la que sostenían todos de los que se

---

<sup>1</sup> Ojeda San Miguel, R., La costera inmemorial del Besugo. Besugos, veleros, vapores y traineras, Castro Urdiales, 2006.

<sup>2</sup> *Ibidem*.

acercaban al mundo pesquero del Norte cuando de escribir algo sobre la cuestión pretendían.

Ahora bien, y las crónicas hablan por sí mismas, podremos comprobar en las siguientes cuartillas, algunas otras curiosidades, algunas de ellas muy dramáticas: Las revistas y periódicos se acordaban de los pescadores del besugo cuando llegaba la Navidad y cuando, con demasiada frecuencia, se producía espectaculares y espantosos naufragios. Veremos, también, como poco a poco las viejas formas de pescar fueron atacadas por los revolucionarios vapores pesqueros y arrastreros.

# EL PAÑUELO



CIPRIANA se había quedado huérfana desde aquella vulgar desgracia que nadie olvida en el puerto de Areal: una lancha que zozobra, cinco infelices ahogados en menos que se cuenta... Aunque la gente de mar no tenga asegurada la vida, ni se alabe de morir siempre en su cama, una cosa es eso y otra que menudeen lances así. La racha dejó sin padres á más de una docena de chiquillos; pero el caso es que Cipriana tampoco tenía madre. Se encontró á los doce años, sola en el mundo... en el reducido y pobre mundo del puerto.

Era temprano para ganarse el pan en la próxima villa de Marinada; tarde para que nadie la recogiese. ¡Doce años! Ya podía trabajar la mocosa... Y trabajó, en efecto. Nadie tuvo que mandárselo. Cuando su padre vivía, la labor de Cipriana estaba reducida á encender el fuego, arrimar el poste á la lumbre, lavar y retorcer la ropa, ayudar á tender las redes, coser los desgarrones de la camisa del pescador. Sus manecitas ágiles alcanzaban para cumplir la tarea, con diligencia y precisión en casa. Ahora, que no había ni comida y el dinero para preparar de servir. Por una taza de caldo, por un puñado de paja de maíz que sirviese de lecho, por unas tejas, y sobre todo, por un poco de calor de compañía, la chiquilla cuidaba de la lumbre ajena, lindaba las vacas ajenas, tenía en el colo toda la tarde un mamón ajeno, cantándole y divirtiéndole, para que esperase sin impaciencia el regreso de la madre.

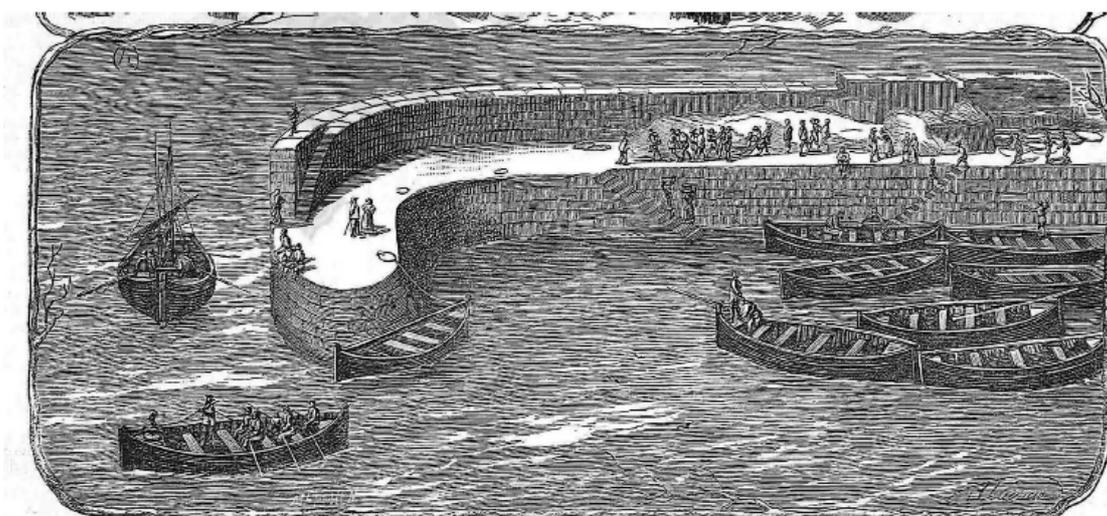
Cuando Cipriana disponía de un par de horas, se iba á la playa. Mojando con delicia sus cartidos pies en las pozas que deja al retirarse la marea, recogía mariscada, cangrejos, mejillones, lapas, surichas, almejonas, y vendía su recolección por una ó dos perrillas, á las pescantinas que iban á Marinada. En un andrajo envolvía su tesoro y lo llevaba siempre en el seno. Aquello era para mercar un pañuelo de la cabeza... ¿Qué se habían ustedes figurado? Que no tenía Cipriana sus mijas de coquetaría?

Si, señor. Sus doce años se acercaban á trece, y en las pozas, en aquel agua tan límpida y tan clara, que espejaba al sol, Cipriana se había visto cubierta la cabeza con un trapo sucio... El pañuelo es la gala de las mocitas en la aldea, su lujo, su victoria. Lucir un pañuelo mojado, de colorines el día de la fiesta; un pañuelo de soda azul y naranja... ¿Qué no haría la chiquela por conseguirlo? Su padre se lo tenía prometido para el primer lance bueno; ¡y quién sabe si

## “LUARCA”

(*Nacional*, 21 de febrero de 1840)

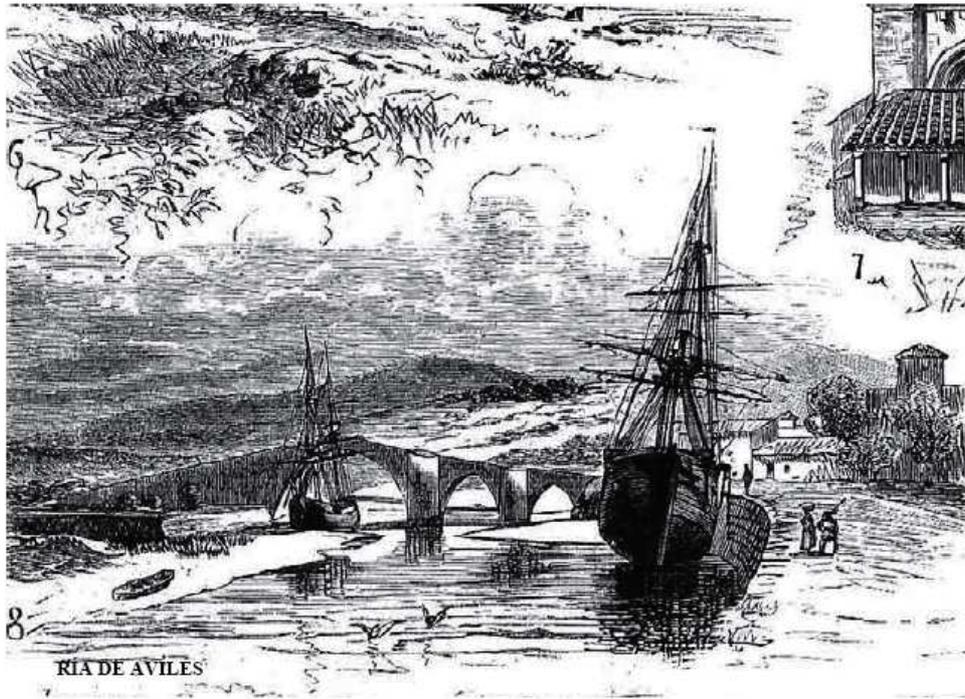
Luarca, 1º de febrero. Un fortísimo viento S. O. que corrió en esta costa el 24 del mes último ha cogido en alta mar las lanchas de Cudillero, Luanco y Candás que estaban a la pesca del besugo; impidiéndoles el temporal volver a sus respectivos puertos, y tratando de hacer la arribada a otros, naufragaron nueve lanchas de Candás con 108 hombres, una de Luanco con 14, y otra de Cudillero de la cual han podido salvarse algunos tripulantes socorridos por otra lancha que seguía sus aguas. Tal es, según relación que me ha hecho uno de los marineros que han sufrido dicha tormenta, la dolorosa catástrofe sucedida, que deja desvalidas muchas viudas, huérfanos y padres, y debe trascender notablemente a la industria pescadora de los puertos a quien cupo suerte tan desdichada.



CUDILLERO. (Cróquis de nuestro corresponsal artístico D. T. G. Sampedro.)



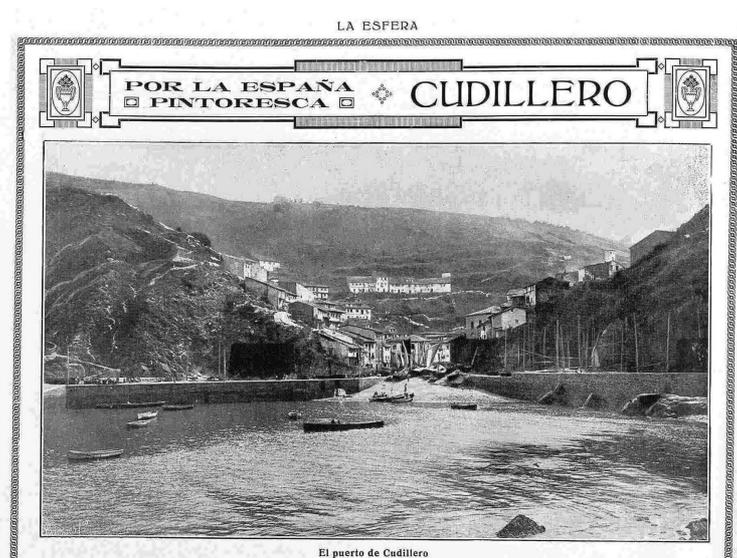
VISTAS Y PAISAJES DE ESPAÑA.



## “TEMPORAL”

(*Nacional*, 23 de febrero de 1840)

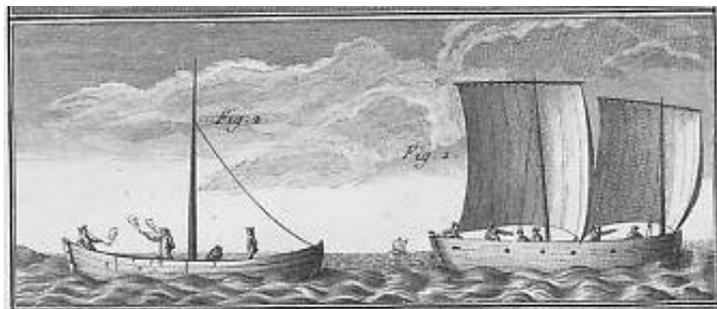
*Santander 10 de febrero.* Sucesivamente vamos recibiendo en ésta noticias funestas respecto a las pérdidas que ha ocasionado el cruel temporal que en esta costa se experimentó en los primeros días de este mes. El bergantín francés que cargado de lanas salió de este puerto para el de bayona hace 6 u 8 días, naufragó en las inmediaciones de Plencia, ahogándose toda su tripulación. En Castro-Urdiales se ha perdido asimismo un quechemarin, pero habiéndose felizmente salvado la gente de su tripulación. En la costa de Asturias, si hemos de creer los rumores que hoy circulan, se han perdido hasta siete buques mayores, lo que es aún más sensible, ciento y más personas con que parecen estaban tripuladas 8 o 10 lanchas que en el puerto de Canga de Onis salieron a pescar besugo, se supone que todas han perecido.



## “LAREDO”

(*El Constitucional*, 26 de diciembre de 1841)

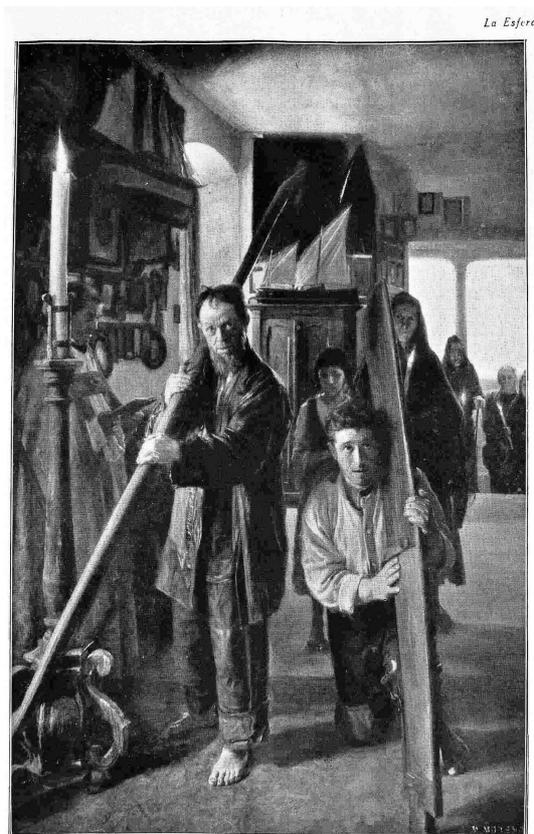
Ha empezado por esta costa la pesca del besugo con unas muestras que prometen muchas utilidades si el tiempo es favorable para salir a buscarla. En dos días han traído las lanchas de este puerto 1.500 arrobas que se vendieron en el primero a 28 y 29 reales cada una, y en el segundo a 19 y 21. Por desgracia no es el tiempo que hace el más apóposito para conducirla a Castilla, y si con la estación próxima no vienen las heladas será preciso freírle para conservarle.



## “NAUFRAGIOS”

(*La Esperanza*, 9 de diciembre de 1844)

En San Sebastián continúan arrestados en el Castillo varios comerciantes, algunos de los cuales deben trasladar sus familias a Ondarroa (Vizcaya) y Villareal. En la misma ciudad están llorando la pérdida de siete marineros que en la pesca del besugo acaban de naufragar cerca de la barra de Fuenterrabia; pero dos lograron salvarse con grave dificultad, por la violenta resaca que les impedía guarecerse en las peñas. Quedan siete viudas y multitud de huérfanos.



“Los naufragos”  
(Cuadro de Zola Mendizábal)

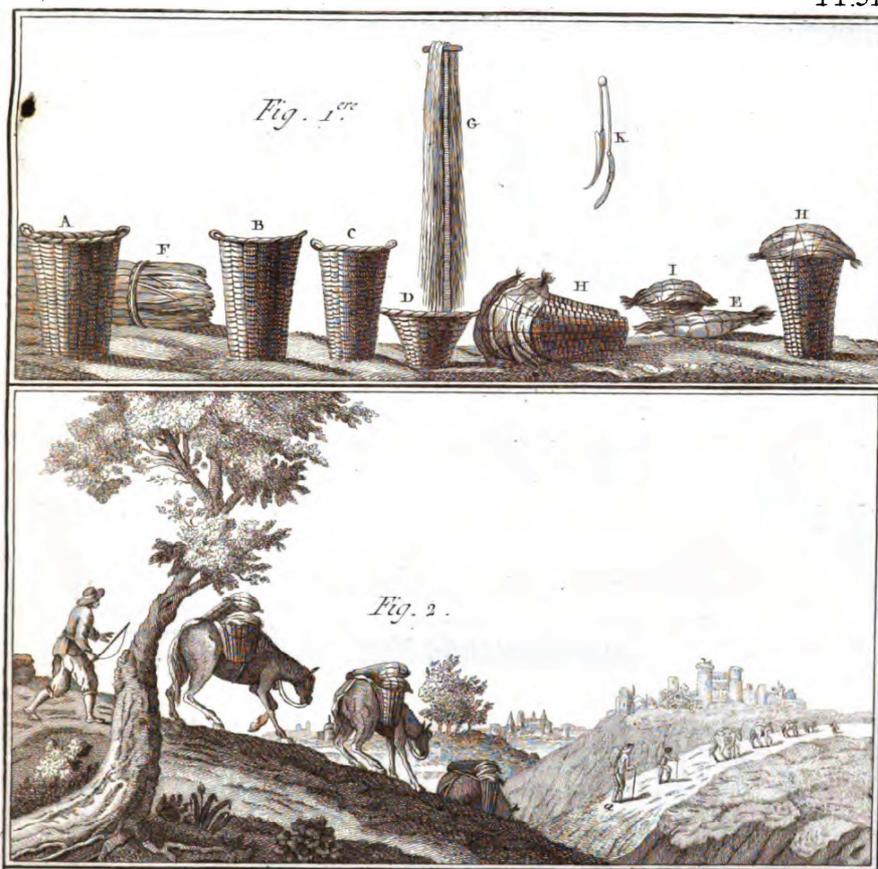
FOT. BOUERO



**“DESDE LAREDO”**  
**(*El Español*, 3 de febrero de 1848)**

Poco o nada ha presentado de notable esta quincena, respecto a las empresas y artes industriales, a no considerarse como tal el que en consecuencia del mal temporal que hizo al principio de aquella, no pudieron las lanchas de Laredo salir a la pesca, originando privaciones a los marineros. Los arrieros que iban a cargar tenían que esperarse, aglomerándose en la población, hasta ver si salía besugo para trasportar al interior, lo que no pudieron hacer en seis días, sufriendo unos gastos por el retraso que no pueden soportar.

Pl. 51.



## “DESDE LAREDO”

Martínez

(*Diario oficial de Avisos de Madrid, 21 de enero de 1848*)

De Laredo escriben lo siguiente con fecha 13:

El cruel invierno que por aquí llevamos, nos tiene sin ver el sol más de 15 días hace, casi incomunicados con Castilla, en términos de retrasarse los correos treinta y cuarenta horas; y sin poder salir las lanchas a la pesca, por lo que estos pobres marineros, cuyo sustento diario se cifra en las ganancias de la mar, están sufriendo privaciones y escaseces que de prolongarse más tiempo hacen temer desgracias innumerables. El pueblo está lleno de arrieros esperando que salga besugo para llevar al interior, pero seguro es que cuando salga no han de tener con que pagarle, porque su manutención y la de sus recuas los tiene ya poco menos que empeñados. Agregase a esto que, estando cerrados los puertos como lo indica la no venida de la correspondencia pública, no es posible el transporte de la pesca aunque la haya, como puede suceder de un día a otro, y tendrá que venderse a menos precio para colmo de desgracia de cuantos viven de ella.



## “FAROS”

(*La España*, 22 de enero de 1852)

El *Fomento* de Asturias, periódico de Oviedo, publica lo siguiente:

Una de las grandes mejoras que reclama la humanidad, el comercio y la industria, es el alumbrado de la costa. Pocos son los años que no tengan que lamentar nuestros pueblos del litoral alguna catástrofe, y casi siempre los puertos de pesca se hallan sumidos en el dolor, en el desconsuelo y la miseria, no tanto por consecuencia de los peligros que siempre rodean la vida del pescador marino, como por falta de esta importante mejora. Por donde quiera huérfanos desvalidos, viudas desoladas y viejos sin amparo, estos son los cuadros que por todas partes presentan nuestras orillas del mar, señalando a la persona a quien piden una limosna, el cercano sitio donde vinieron a perecer aquellos de quienes dependía su bienestar y subsistencia.

Por espacio de un invierno hemos tenido ocasión de observar en el puerto de Cudillero, en ese pueblo virtuoso, trabajador y arrojado, los inauditos trabajos con que sacan del seno de una borrascosa mar, una inmensa riqueza, no sólo con las costeras ordinarias de nuestras playas como son, bonito, besugo, sardina, merluza y otros peces de todo tiempo, sino lanzándoles de algunos años a esta parte, a lejanos y profundos golfos a la pesca de la gata (lija) con que además del alimento que seco envían al interior, fabrican en cada temporada ciento y más pipas de grasa o saín de muchísimo valor. Pues bien, con motivo de esta lejana pesca, son sorprendidos



muy afuera por la tempestad sin que tengan tiempo para aproximarse a la vista del puerto antes de verse envueltos en la oscuridad de una noche tempestuosa; su única guía es una hoguera colocada en un alto y alimentada con tojo, leña o paja, que muchas veces el viento de huracán apaga y disemina, y entonces, perdido el rumbo, tienen que correr a merced de las olas hasta ir a precipitarse sobre los bajos o los arrecifes de la rompiente costa. Para tener en las noches más oscuras esta insuficiente señal, paga cada año el infeliz gremio de mareantes una cantidad de cuatrocientos o quinientos reales, con lo que se puede formar una idea de lo bien servido y la suficiencia de tan miserable faro. Esto mismo sucede sin duda alguna en Candás, Tazones, Lastres y otros puertos de pesca de tal consideración, y que tantos beneficios reportan al Estado por mil respectos y conceptos, como sería largo enumerar. El alma cae a los pies al pensar en el estado en que se encuentran tantos y tan grandes elementos de prosperidad, y el atraso en que se halla a mediados del siglo XIX la parte de Europa más favorecida de la naturaleza.

Ya hemos dicho en algunos de nuestros artículos con el epígrafe *Puertos*, que una de las cinco mejoras de que eran capaces los de nuestra costa consistía en las luces de cuarto orden. Estas luces son tan necesarias a todo navegante, como la vista al que ha de pasar a través de escollos y precipicios. Nuestra costa es brava y procelosa, erizada de puntas, rocas y arrecifes, a lo que se agrega la falta de entradas cómodas y accesibles en todo tiempo, faros de grande alcance, y desamparada de un mediano puerto de abrigo,



por cuyas faltas quizás estamos viendo todos los días en nuestras playas tristes restos de inevitables naufragios.

Sin embargo, tenemos la satisfacción de anunciar a nuestros lectores que el ingeniero de la provincia señor Ruiz Castañeda, se está ocupando del proyecto de las luces de puerto para Cudillero, Avilés, Villaviciosa y faro de Rivadesella, en cumplimiento de la real orden de 12 de diciembre del año próximo pasado. El faro del puerto de Rivadesella es de tercer orden gran modelo con destellos de cuatro en cuatro minutos.

También llegará muy pronto al puerto de Avilés el aparato para el faro del cabo de Peñas, comprendido en el plan general de alumbrado marítimo de las costas de España, aprobado por real orden de 13 de setiembre de 1847 como todos los demás faros y luces de que va hecho mérito.

Este faro de primer orden con el eclipse de medio en medio minuto, tendrá un alcance de ocho a nueve leguas de radio, o lo que es lo mismo, desde Lastres a Luarca; y ya se hallan construidas su torre y oficinas correspondientes, ocupadas hace tiempo por los torreros de su dotación.

Si a esta importantísima mejora ya realizada, se uniera en breve la de las cuatro luces de puerto que se están proyectando, Asturias vería satisfecha una de sus más grandes y más imperiosas necesidades y la humanidad cumplido uno de sus más santos deberes. Con la ejecución de estas obras se arrebatarián muchas víctimas al Océano; la exportación de pescados frescos y salados para el interior, aumentaría considerablemente...



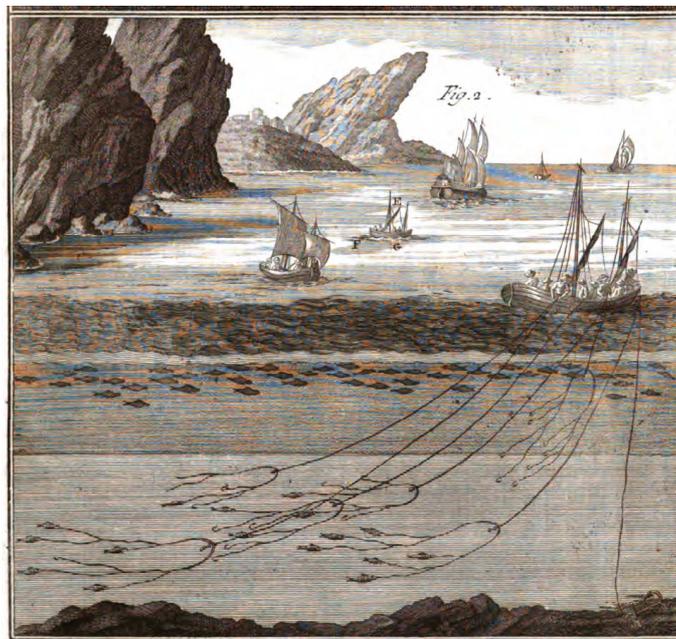
## “NAUFRAGIO”

(*La España*, 25 de enero de 1853)

Leemos en el *Boletín de Comercio* de Bilbao:

Cuando regresaban de la pesca el viernes 14 del actual las lanchas de Bermeo, una de ellas que se había separado bastante, y que se hallaba sobre la altura de Elanchove, al virar para el puerto zozobró y fue botada al agua toda su tripulación. Afortunadamente las lanchas del puerto de Mundaca, que también se retiraban, se hallaron próximas a ella y pudieron prestarla auxilio, no sin que uno de los náufragos pereciera en el acto, recogiendo a los demás y la lancha que había volcado.

Si esta feliz coincidencia no se les hubiera presentado, las desgracias hubieran sido mayores, porque el estado del mar y el viento fuerte que reinaba no les hubiera sido posible vencer.



**“CALA DE GRANCALTO”**  
*(La Esperanza, 10 de enero de 1860)*

Escriben de Motrico el 3 que en aquella mañana habían pescado cinco lanchas de Fuenterrabia, en la cala de Grancalto, 1.000 arrobas de besugo.

En la noche anterior los pescadores de Motrico cogieron 650 arrobas del mismo pescado, que se vendieron a 30 reales arroba, importando 19.500 reales; y en Ondarroa, los días 19 y 20 del pasado, pescaron por valor de 70.000 reales.

En aquel trayecto de la costa, han acarreado pescado estos días más de ochenta recuas, que se han dirigido a puntos diferentes de la Península.

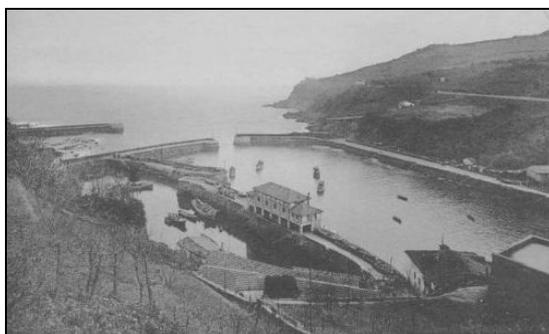


**“ABUNDANTE PESCA”**  
*(La Discusión, 28 de enero de 1860)*

El corresponsal del *Irurac-bat* en Motrico le escribe diciéndole que la pesca de besugo en este año es muy abundante, pues solo en los días que median desde el 10 al 17 del actual han cogido los pescadores de su puerto 9.425 arrobas.

También le dice que D. Ramón de Carranza, vecino de Castro, y uno de los más afamados preparadores de escabeche, acaba de montar en Motrico una escabechería, la cual, como es consiguiente, da ocupación a muchos brazos y hace gran beneficio a los pobres de aquella villa. Motrico, efectivamente, es uno de los puntos de aquella costa adonde recalán mayor número de lanchas forasteras a vender besugo, y esta consideración basta por sí sola para que el porvenir de la escabechería esté asegurado, siendo además el puerto muy frecuentado por la arriería.

En la cala de Grancanto, el día 17 una sola lancha pescó 200 arrobas de este pescado, y se esperaba que el primer día que el mar se abonanzara, saldrían doce lanchas que probablemente reunirían un resultado de 1.800 arrobas de besugo.



## “COSTERA”

(*El Liberal*, 6 de febrero de 1863)

El día 2, según dicen de San Sebastián, terminó oficialmente la pesca del besugo. Durante la temporada han pescado en aquellas costas 17 vapores y sobre 200 lanchas vizcaínas y guipuzcoanas. Unos y otras seguirán pescando todavía hasta fin de mes, si bien el besugo empieza ahora a alejarse hacia Asturias y Galicia con rumbo a América. Los resultados prácticos de la campaña última no han sido buenos. El besugo abunda en el Cantábrico; pero le persiguen las bandadas de sus enemigos las palomitas. En cambio, se pesca bien ahora la anchoa, a pesar de las ballenas que andan en el golfo.



## “EN ONDARROA”

(*La Correspondencia de España*, 4 de enero de 1863)

Los pueblos de la costa de Vizcaya se hallan este año de enhorabuena: nos referimos a los que se dedican a la pesca, que pueden decir que han hallado un precioso filón entre las alborotadas olas del mar Cantábrico. En Ondarroa alcanzaron los pescadores de aquel pueblo, en el breve término de siete días, un producto de pesca que ascendió a la respetable cantidad de 193.134 reales 26 mrs. Por otra parte nos consta también que en Bermeo en una sola marea se han pescado 1.300 arrobas de besugo, que vendidos a 25 rs. vn. arroba, han producido 32.500 rs. vn. Por noticias que se tienen de algunos otros pueblos de la costa, se sabe que en la mayor parte de los puertos sucede relativamente lo propio.

### LA PINTURA MODERNA



LA PARTIDA  
Cuadro original de Ramón de Zubiaurre, que figuró en la reciente Exposición Nacional de Bellas Artes



**“102 NÁUFRAGOS”**  
**(*La España*, 16 de enero de 1866)**

De una carta de Deva, fecha 12 del actual, transcribimos a continuación varios párrafos en que se da cuenta de la terrible catástrofe ocurrida el día 9 en las costas cantábricas.

Nada menos que 102 hombres, todos o la mayor parte infelices pescadores, han naufragado en aquellos mares, y en breves horas. ¡Cuántas familias sumidas en duelo, en orfandad y en la más espantosa miseria!

He aquí ahora los párrafos de la carta a que nos referimos:

La costa cantábrica está de luto. Cuando la terrible enfermedad del Ganges ha llenado de aflicción y amargura tantas familias en cuyo seno ha fijado su maléfica planta; cuando aún está reciente en la memoria de todos los españoles la desolación y el exterminio que ha sembrado el funesto huésped asiático en esa corte y en otras poblaciones de la Península, y en el momento en que en Santander está causando estragos de consideración, una horrorosa desgracia presencia la costa cantábrica, desgracia que ha consternado a sus habitantes.

El día 9 del corriente, día tristemente memorable de hoy más en estos pueblos, salieron como de costumbre a la pesca del besugo la mayor parte de las lanchas que se dedican a tan arriesgado trabajo, bien ajenas de la desgarradora escena que iban a presenciar. Apenas llegaron al sitio de la pesca, o sea a la cala, vieron con placer que la pesca era abundante y ya acariciaban la idea de la



gran suma que había de rendirles, cuando advirtieron de que muy pronto se desencadenaría una deshecha tempestad, y de que una horrorosa borrasca se cernía sobre sus cabezas.

Con la mayor rapidez abandonaron los aparejos, previendo la proximidad de la tormenta que amagaba.

Los valientes y forzudos pescadores remaron con brío para ver de acogerse a alguno de los puertos cercanos, y al efecto dirigieron su rumbo a San Sebastián, Fuenterrabia y Motrico. Los que tomaron la dirección de Motrico, pudieron arribar antes, muy poco antes de que la terrible tormenta estallase, pero no así los que se dirigieron a San Sebastián.

No era mucho el camino que les restaba para verse libres de la catástrofe en que iban ser envueltos, pero era tarde: las olas se encrespaban, los vientos se desataban, la borrasca estaba encima, rugía la tempestad, las lanchas pescadoras que eran dos, estaban amenazadas de un naufragio inevitable. Pronto son sepultadas entre las furiosas ondas, desaparecen de la vista, y son sumergidas en el seno profundo del revuelto elemento, pero desaparecen ¡oh dolor! Para no levantarse más, todos los marineros que las tripulan, en número de 45, sin que el temporal les permitiese la menor defensa.

Guetaria, cuna del célebre e inmortal marino que tuvo la gloria de ser el primero que diera la vuelta al mundo, de Sebastián Elcano, Guetaria, que hace seis años el 22 de Noviembre de 1859 perdió en ese mismo Océano 21 hijos queridos, hoy está de nuevo enlutada, triste y solitaria; 45 hijos nada menos vuelve a robarle ese monstruo



que lame sus murallas; la desolación y el espanto reinan en su recinto; innumerables familias han quedado sumidas en la miseria, porque no tenían otro apoyo que lo que ganaban en la pesca los infelices náufragos; ¡cuántas esposas sin maridos, cuántos hijos huérfanos! ¡Qué cuadro tan desgarrador ofrece la villa de Guetaria!



Para hacer menos aflictiva la situación de las muchas familias que esta desgracia las ha sumido en la mayor miseria, es preciso que el gobierno de S. M. tienda una mano amiga y bienhechora, destinando algún socorro pecuniario para remediar el angustioso estado en que se ven sumergidos tantos infelices.

Creemos y esperamos con confianza que en esta provincia se abrirá una suscripción para el alivio de las familias de los náufragos y que nuestra primera autoridad local, la diputación foral, tomará parte activa en este triste suceso, adoptando las medidas



convenientes para atenuar en lo posible los terribles efectos que son consiguientes a tan horroroso como extraordinario naufragio.

Acabo de saber que se han ahogado nada menos que 102 hombres el mismo día 9, pertenecientes a los puertos de Bermeo y Elanchove.

Sobre el mismo asunto escriben de San Sebastián con fecha del 9:

Con el terrible huracán que hoy se ha experimentado, no extrañarán absolutamente que les lleguen noticias de siniestros marítimos. Ayer al medio día, al querer entrar por las puntas de esta concha una lancha pescadora, según aseguran de Guetaria, y tripulada con 18 o 19 hombres, zozobró completamente. Salió en su auxilio el intrépido patrón Mari con su tripulación, y antes de llegar al sitio de la catástrofe zozobró también, siendo salvados sus tripulantes por una lancha de práctico, mas no así el mismo Mari, que se fue al fondo a pesar de todos los esfuerzos que se hicieron para salvarle. Este infeliz, que ha perecido víctima de su heroísmo, estaba condecorado con la medalla de Beneficencia por haber salvado en otra ocasión a algunos náufragos. La población está consternada con este horrible naufragio ocurrido a la vista de todos. Dios acoja en su gloria a las víctimas y lleve el consuelo y la resignación a sus desgraciadas familias.



## “DUELO EN BERMEO”

(*La Esperanza*, 16 de enero de 1866)

El año 1866 comienza de una manera terrible para el puerto de Bermeo. Las ondas airadas del golfo cantábrico han cobrado un nuevo y horrible tributo.

El miércoles al medio día fueron sorprendidas en alta mar las lanchas pescadoras de Bermeo y puertos inmediatos por un furioso huracán. Una de las lanchas del expresado puerto zozobró, pereciendo los diez y seis hombres que la montaban. Muy cerca de la lancha náufraga se hallaban otras varias, pero les fue imposible prestar ningún socorro, arrastradas como iban por el huracán. Treinta y seis lanchas de Bermeo pudieron refugiarse en el puerto de Elanchove. Los pescadores náufragos dejan a sus familias en la más espantosa miseria.

He aquí la relación de los ahogados y la familia que dejan cada uno de ellos:

Julián Anasagasti (patrón), casado, deja la viuda y una hija soltera de 22 años.

Domingo de Múgica, id, la viuda y una hija de 23 soltera.

Pedro Lecue, viudo, vivía con su nuera, también viuda.

Andrés Ereñozaga, casado, la viuda y tres hijos de 10, 6 y 4 años.

Cristóbal Echevarría, id, la viuda y tres hijos de 12, 7 y 6 años.

Antonio Barturen, id, la viuda y tres hijos de 24, 12 y 9 (este inútil).

Carlos Rentería, id, la viuda.



Bernabé Aramburu, id, la viuda y dos hijos, uno de 20 y otro de 18 años.

Tiburcio Astralaga, viudo, deja cinco hijos de 17, 12, 7 3 años y 5 meses.

Su hijo Francisco, soltero, de 16 años, y vivía con su padre.

Bautista Hormaechea, id, deja sus padres ancianos y pobres.

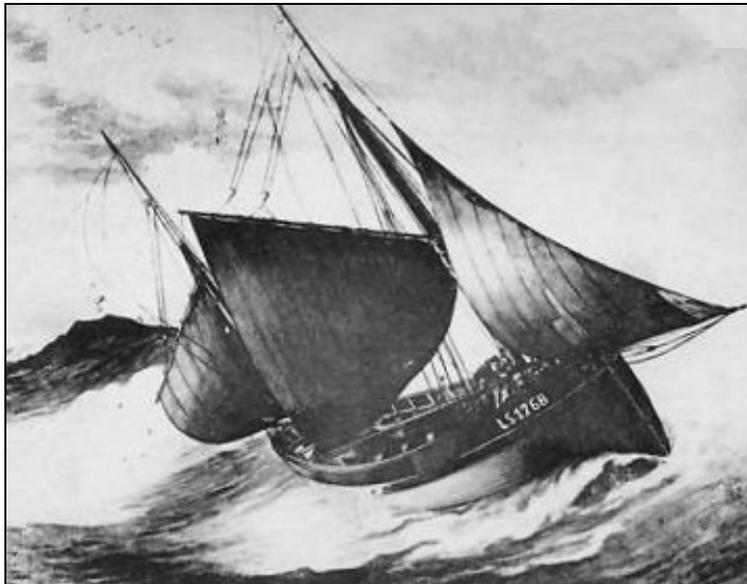
Justo Anasagasti, casado, su viuda embarazada y un tierno niños.

Plácido Luzarraga, soltero, una hermana huérfana de 19 años.

Juan Landa, viudo, deja cinco hijos de 20, 17, 12, 10 y 5 años.

José Antonio Zavala, casado, la viuda que se dice está embarazada.

Tenemos entendido que el en gobierno civil de aquella provincia se va a abrir una popular asignación para aliviar esta espantosa desgracia, cuya consideración quebrante el alma.

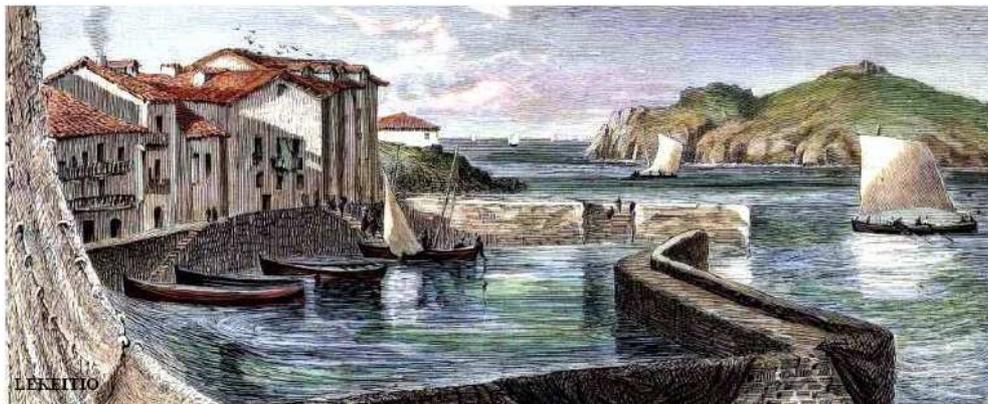


## “LEQUEITIO”

(*La España*, 1 de febrero de 1867)

Vean nuestros lectores los términos en que se participa esta desgracia:

Lequeitio 28 de Enero de 1867.- Ayer tarde se agrupaba la gente de esta villa en la Atalaya dirigiendo ávidas miradas hacia el E.: era que se esperaban cuatro lanchas que en la noche del 23 salieron rumbo a Gran Canto a pescar besugo: se sabía que habían luchado con un furioso N. O.: se sabía que tres se habían salvado y de la cuarta nada de cierto se sabía, y se esperaba con ansia, con miedo, con esperanzas y con zozobra la venida de las tres: llegaron; y ¡oh dolor! La cuarta había hallado su tumba a algunas leguas de Bayona juntamente con once de sus veintiún tripulantes, el más anciano de los cuales tendría treinta y nueve años. ¿Y qué se hace en una desgracia como esta, que se reproduce tan a menudo? La Ilma. Diputación procurará, así lo creo, averiguar los reglamentos de pesca de cada cofradía, y si se cumplen o si por egoísmo han caído en desuso; y este conocimiento será la base para evitar muchas desgracias que pueblan de luto la población marítima de Vizcaya.



**“EN EL GRAN CANTO”**  
**(*El Imparcial*, 10 DE DICIEMBRE DE 1870)**

Un periódico de Bilbao refiere el siguiente suceso:

El domingo último salieron a la altura de Grancanto tres lanchas, dos de Lequeitio y una de Motrico, a la pesca de besugo. Esta última debía ir tripulada por veinte hombres, según lo requiere aquella difícil y azarosa pesca, pero se quedaron en tierra siete hombres para montar otra lancha. Dos de ellas regresaron de noche por causa del mal tiempo, pero la tercera no volvió. Pocos momentos después llegaba a Lekeitio desde Motrico un propio para saber de ella; pero desgraciadamente no pudo dársele noticia alguna satisfactoria. La ensenada de Hendaidi se encargó más tarde de revelar el horrible siniestro, porque en ella aparecieron remos, bergas, un timón, un barril y restos de una embarcación destrozada. La lancha de Motrico había desaparecido, tragándose el mar trece hombres, trece robustos marineros que han dejado otras tantas familias huérfanas y desvalidas. Se cree que la desgracia debió ocurrir muy cerca del puerto; pero como la cerrazón fue completa y soplaban viento duro del Norte, nadie se apercibió de ella.



## “EL PELIGRO DEL GRAN CANTO”

(*La España*, 3 de febrero de 1870)

El *Euskalduna* de Bilbao publica una extensa correspondencia de Lequeitio, en la que se refieren minuciosamente los pormenores del siniestro acaecido a varios pescadores de aquel puerto, de cuyo triste suceso hemos dado ya cuenta a nuestros lectores.

Ha aquí varios párrafos de la citada carta:

El miércoles 23 del corriente a las nueve y media de la noche salieron de este puerto cuatro lanchas tripuladas por 21 pescadores cada una, hombres todos robustos, haciendo rumbo a Gran Canto con objeto de pescar besugo: llegaron a este punto sin novedad y con grandes esperanzas de que su viaje y fatiga serían recompensados con la ganancia que de la pesca sacarían; pero como los designios de la Providencia son inescrutables, y no le es dado al hombre prever los acontecimientos futuros, hé ahí que las esperanzas de los pescadores no llegaron a realizarse.

La *Eloisa*, así se llamaba una de las cuatro lanchas antes citadas, que tranquila se ocupaba en sus faenas en Gran Canto, fue víctima sacrificada por el fuerte temporal.

A los primeros indicios del temporal recogieron las cuatro lanchas los aparejos de pescar, y comenzaron a las cuatro de la tarde a hacer los preparativos necesarios para regresar al puerto; puestos ya al poco rato en marcha, el temporal que por momentos arreciaba no tardó en separar las cuatro lanchas y al anoecer cada una caminaba sin divisar a sus compañeros; las olas embravecidas



barrían las lanchas de popa a proa: después de esfuerzos inauditos lograron entre las 10 y 11 de la noche tomar puerto, dos de las lanchas en Fuente-rabia y otra en Socoa.

La *Eloisa* vagaba por la anchurosa superficie del Océano, siendo juguete de los elementos; su tripulación esperaba por momentos la muerte: dos veces estuvieron en inminente peligro, por haberse llenado la lancha completamente de agua, la que ofrecía a la tripulación doble trabajo, pues debían ocuparse en vaciar la lancha y ponerla a flote: en tan triste situación tomaron la determinación de aligerar la embarcación, arrojando al mar el pescado que llevaban, los cestos, encerados, etc., por fin amaneció el día 23, y vieron que se encontraban frente a la costa de Francia: como estaban rendidos por los trabajos que habían padecido aquella noche, y como el mar no clamaba, decaía por momentos su esperanza de poder llegar a tierra; ellos, sin embargo, procuraban avanzar, pero Dios en sus altos designios tenía determinado el que 11 de los de la tripulación no descansarían de sus fatigas en tierra firme: así fue en efecto: a cosa de las ocho de la mañana un fuerte golpe de mar chocó con tal violencia contra la débil embarcación, que haciéndola mil pedazos, quedaron los marineros sin socorro humano flotando sobre el furioso elemento: éste fue el trance fatal: se presentaba un cuadro desgarrador, formado por aquellos hombres que imploraban piedad y clemencia: desnudáronse los que pudieron para poder nadar más fácilmente: cada uno procuraba asirse de una tabla de la lancha por si con ella lograba su salvación: las olas con su ímpetu sepultaban a los marineros hasta hacerles dar con el fondo; atolondrados con el



rudo golpe volverían a salir algunos a la superficie, pero otros... (otros quedaban sepultados para siempre) Cada vez que las olas se estrellaban contra los náufragos, desaparecían para siempre alguno o algunos de ellos.



El huracán y el mar, cual dos fieras hambrientas que se disputan una presa, diríase que estaban empeñados en horrible lucha. El primero por un lado, con los torbellinos que formaba, envolviendo y arrollando a los náufragos, parecía que quería levantarlos en alto y descoyuntarlos dejándolos caer enseguida inhumanamente: el segundo por otro, hinchaba su profundo seno formando encrespadas y espumosas olas, con las que amenazaba tragarlos y sepultarlos en el insondable abismo: la muerte, en fin, parecía que tenía fija en ellos su tétrica mirada, y como que aceleraba sus pasos para conducir concluir cuanto antes con la existencia de aquellos infelices.

Después de dos horas de cruda y cruel agonía lograron por fin llegar a tierra 10 de los 21 que componía la tripulación. ¡Los 11 restantes habían dado cuenta a Dios!



El primero que puso pies en tierra fue el marinero Luis Eguía: ¡este infeliz había presenciado momentos antes la muerte de su hermano Domingo María Eguía, patrón de la *Eloisa*! El segundo fue un chico de 14 años de edad: llegaron sucesivamente otros 8, que fueron los únicos que se salvaron: estaban desnudos, muertos de frío y hambre y fatigados con la lucha horrible que habían sostenido contra los furiosos elementos: de estos 10 indudablemente hubiera perecido alguno o algunos de ellos si la providencia no les hubiera deparado un socorro. En esta playa situada en el punto denominado Cap Breton existía un puesto de aduaneros franceses, los que proporcionaron gratuitamente a los desgraciados náufragos el aguardiente, pan y cuanto tenían para su sustento, encendiendo además una gran fogata para que pudieran calentarse.



## “COLINDRES”

(*La Discusión*, 19 de diciembre de 1874)

Una barca pescadora que salió de Colindres para la pesca de besugo, ha naufragado con los 15 hombres que la tripulaban.



## “ASTURIAS”

(*El Siglo Futuro*, 28 de enero de 1877)

De Gijón dicen lo siguiente:

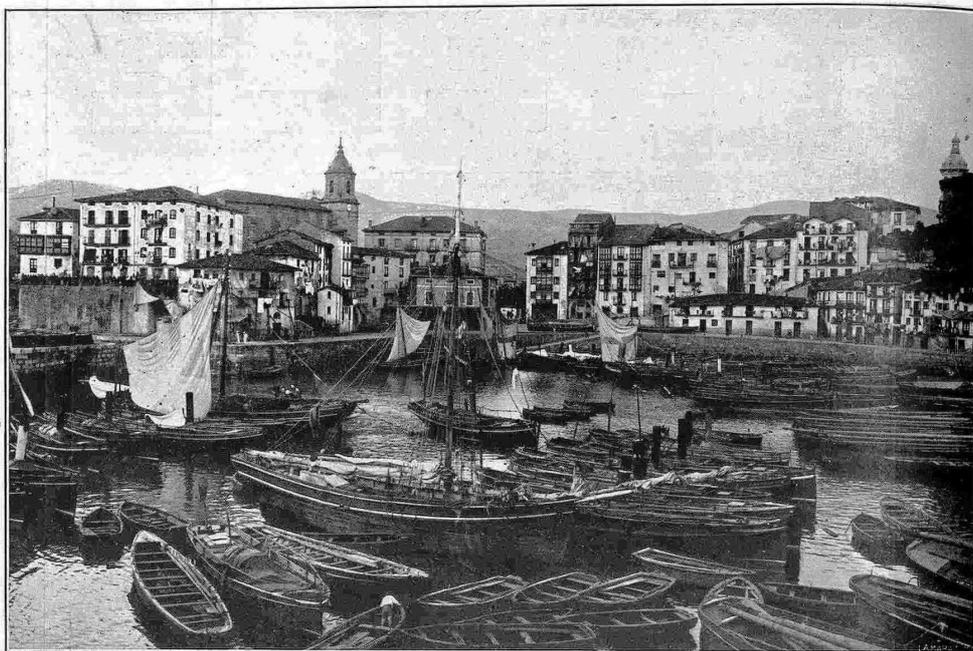
El domingo salieron a media noche 18 lanchas de los puertos de Candas y Luanco, a la pesca del besugo. Por la mañana se desencadenó una horrible tempestad. Las que se hallaban a barlovento pudieron llegar a sus respectivos puertos; otras cinco arribaron a Gijón y Tazones. Dos han desaparecido con toda su tripulación. Una de las lanchas perdidas llevaba por patrón su mismo dueño acompañado de dos de sus hijos, y excepto tres o cuatro de los 40 hombres que faltan, todos eran casados y con familia.



## “HURACÁN”

(*Diario Oficial de Avisos de Madrid*, 13 de enero de 1879)

Bilbao 11. El huracán que anteayer miércoles por la mañana se declaró en esta costa, sorprendiendo en alta mar a las lanchas pescadoras, ha causado nuevas víctimas. Las lanchas de Bermeo y Mundaca consiguieron ganar el puerto, con pérdida de un hombre. Lo consiguieron también las de otros puertos, pero una de Lequeitio nombrada *San Miguel* fue anegada por los grandes mares, que arrebataron a nueve de los doce hombres que la tripulaban. Se ignora además el paradero de la lancha *Jesús y María*, del mismo puerto, montada por 12 hombres, que se considera han perecido ahogados.



Pintoresca vista del puerto de Lequeitio (Vizcaya)

FOT. TORCIDA

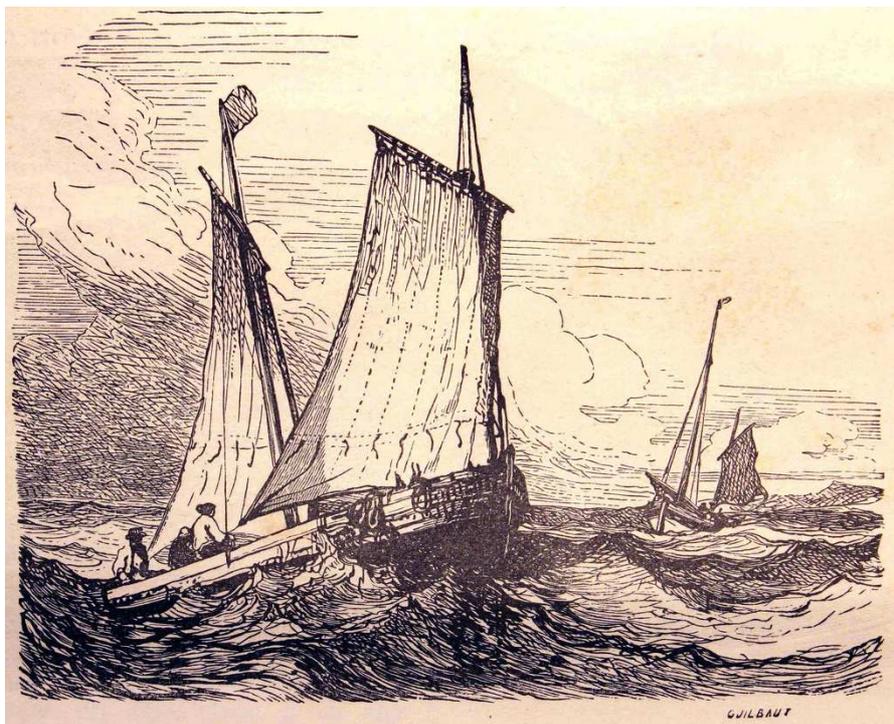


## “SUANCES”

(*El Imparcial*, 11 de enero de 1879)

El miércoles se perdió una de las tres lanchas de Suances que salieron a la pesca de altura, pereciendo 12 o 14 hombres que la tripulaban.

Las lanchas de Bermeo y las de Mundaca cogieron todas puerto, aunque perdiendo un marinero. Una gabarra cargada con leña se hundió cerca de Portugalete.



## “LA FALTA DE BESUGO”

(*La correspondencia de España*, 20 de diciembre de 1880)

La falta de besugo es cada vez más notable en el Cantábrico por la parte de Burdeos.

En vista del fracaso de los tres últimos años, son ya pocas las lanchas vizcaínas que han venido a Guetaria, San Sebastián y Pasajes, a invernar para dedicarse con los vapores de pesca, a la *zaga*, a coger besugo.

En cambio, la pesca de merluza está dando buenos resultados.

Se dice que la casi desaparición del besugo es debida a las corrientes reinantes en el Cantábrico, las cuales han arrastrado dicho pez hacia las costas de Asturias y Galicia, donde parece abunda.



**“LANCHA DE MUNDACA”**  
(*El Imparcial*, 23 de enero de 1880)

Escriben de Bermeo que al dirigirse hacia el puerto el sábado por la tarde una lancha pescadora de Mundaca, fue arrollada por un fuerte remolino de viento, que la volcó frente a la isla de Izaro, ahogándose tres de los doce hombres que la tripulaban; y hubiesen perecido todos sin remedio, a no haber acudido inmediatamente en su auxilio las lanchas de Bermeo que venían detrás, logrando salvar, no sin grandes esfuerzos, a los nueve pescadores restantes, reuniéndolos en sus lanchas y conduciéndolos al puerto.



## "SANTA CATALINA"

(*La Correspondencia de España*, 28 de noviembre de 1881)

Dice un colega de Bilbao:

Hoy Santa Catalina es, según los gastrónomos, el día que debe empezarse a comer el besugo; pero debido a los vientos Sur, que esta temporada constantemente reinan, no están tan sabrosos como, si tuviéramos los tiempos fríos, propios de la estación actual.

También los anguleros se preparan a entrar en una activa campaña y aprestar sus originales pontones para dar comienzo a la pesca de tan exquisito manjar, plato favorito del bilbaíno.

### GRAN FABRICA DE ESCABECHES

DE

ECHENIQUE Y COMPAÑIA

EN

Fuenterrabia (GUIPÚZCOA.)

Los pedidos y encargos á este acreditado establecimiento, montado con arreglo á los adelantos de la época, deben dirigirse á D. AMBROSIO SAGARZAZU, en Fuenterrabia, ó D. ISIDORO ESTÉBAN BAÑOS, en Irún.



## “LAREDO”

(*La Correspondencia de España*, 6 de diciembre de 1881)

Dicen de Santander que al llegar anteayer al puerto las lanchas de Laredo que habían salido a pescar, zozobró una, ahogándose tres de los tripulantes.



8. LAREDO.-El Canto y muelle viejo.



## “COSTERA DEL BESUGO”

José Navarrete

*(Galería Humorística. Norte y Sur. Recuerdos alegres de Vizcaya y de mi tierra, Madrid, 1882)*

(BERMEO) Empieza la pesca del besugo el 11 de Noviembre, y se exporta, fresco, hasta mediados de Enero, alcanzando su mayor precio en Navidad. Después se escabecha hasta fin de Febrero que concluye la costera, y se sigue cogiendo alguno hasta mediados de Mayo. Claro es que en todo tiempo puede escabecharse, o venderse fresco, si así les acomoda, para sus negocios, a los fabricantes, o a los exportadores.

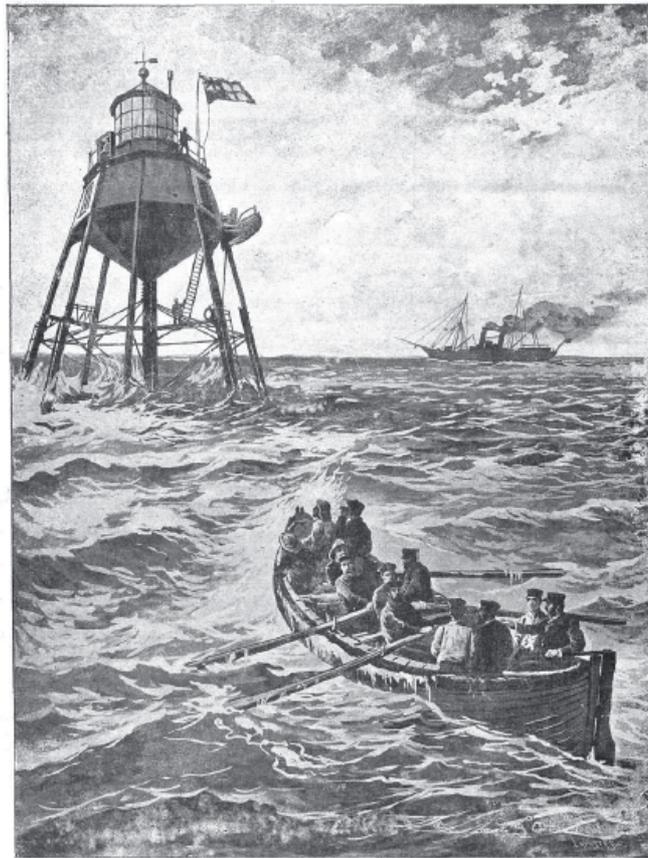
El besugo está en el fondo, y se pesca, quieta la lancha, con una cuerda, en la extensión de cuyas 50 últimas varas se colocan 25 docenas de pequeños anzuelos, con carnada de anchoa, o de sardina: la cuerda tiene de largo los centenares de brazas precisos para que lleguen abajo los anzuelos y el peso de plomo que los acompaña. De cada lancha se echan al mar varios aparejos, teniendo un pescador en la mano el extremo de cada cuerda.



## “LANCHAS DE SANTANDER”

(*Diario Oficial de Avisos de Madrid*, 10 de enero de 1883)

Varias lanchas de Santander, que el jueves último estaban pescando en alta mar, fueron sorprendidas por un fuerte temporal. Todas menos *Dios te Salve* pudieron regresar al puerto sin novedad. La *Dios te Salve* fue más desgraciada, pues de diez y ocho tripulantes que llevaba, se ahogaron cuatro, tres de ellos casados, y el otro joven de trece a catorce años de edad. La lancha se fue a pique.



*La visita al faro.*



**“DESDE SAN SEBASTIÁN”**  
**(*La Época*, 30 de noviembre de 1884)**

Una carta de San Sebastián dice que aumenta mucho el arribo a aquel puerto de las lanchas de pesca de la costa entre Machichaco y Guetaria, con el fin de dedicarse a la pesca del besugo.

En virtud de las contratas llevadas a cabo con los vapores de pesca, aquellas lanchas son remolcadas hasta las calas frente a las Landas, entre Capbreton y Arcachon y después de pasar un día, son de nuevo traídas a San Sebastián de la misma manera.

El aspecto en el mar de ese largo rosario es muy curioso.



## “NUESTROS PESCADORES”

(*Diario de San Sebastián*, 4 de diciembre de 1884)

El domingo a la tarde, llegó procedente de Zumaya, el vapor de pesca “Eusebito”, remolcando media docena de lanchas, y trayendo a bordo multitud de pescadores de dicho puerto.

Anteayer a la caída de la tarde, volvió de nuevo de Zumaya, el mismo vapor, conduciendo infinidad de marineros con su impedimenta.



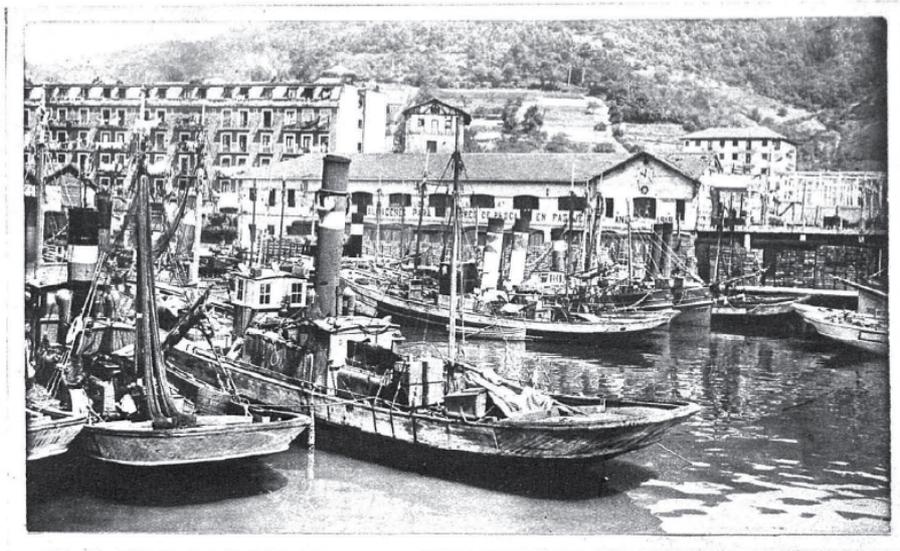
En la casa ruïnosa quedan la mujer y los hijos del pescador.

También es esperado procedente de Lequeitio, con lanchas y pescadores, el vaporcito “María Dolores”. Cada día van llegando nuevas lanchas de pesca.



Según nos escriben de Vizcaya, parece que los pueblos de aquellas costas, van quedando tristes y casi desiertos, pues casi todos los pescadores con sus familias vienen a San Sebastián a pasar el invierno, y dedicarse a la pesca del besugo, desde Santa Catalina a la Candelaria.

Hasta ahora, están muy descontentos, pues la pesca es casi nula, y porque los vapores de San Sebastián y Pasajes, así como los franceses de Socoa, Biarritz y Arcachon, abarcan casi todo.



Si esto continúa así, la miseria va a ser grande este invierno.

Vienen los pescadores de Vizcaya y Guipúzcoa a ésta, (principalmente desde la última guerra), durante el invierno, por la facilidad que encuentran en la venta y expedición para el interior de España.

El día en que llegue a construirse el ferro-carril de Zumárraga a Guetaria, por Azpeitia y Zumaya, cesará esta inmigración invernal



de los pescadores vizcaínos y guipuzcoanos a San Sebastián; porque en toda la costa no hay punto más favorable que Guetaria.



Harán lo que practican ahora los pescadores y vapores pesqueros de ésta, Pasajes y Fuenterrabia, que expiden la “marea”, por sus respectivas estaciones a las pocas horas de tocar tierra.

Como en San Sebastián se va aglomerando, de una manera fenomenal tanto pescador con sus familias, que viven pobres, desgraciados, explotados y amontonados, en señaladas casas, verdaderos e inmensos cuarteles, volvemos a llamar de nuevo la atención de la autoridad, bajo el punto de vista higiénico y moral.



## “MANOJO DE FLORES MÍSTICAS”

(*El Motín*, 15 de enero de 1885)

Salieron varias lanchas en Fuenterrabia a la pesca del besugo, y todas, menos una, volvieron llenas.

El dueño de la desgraciada, creyendo ¡eh ilustración! Que los aparejos y demás enseres estaban embrujados, llamó a un cura para que los bendijera.

Y en efecto, el cura iba a cumplir su cometido, *por cuanto vos contribuisteis*, cuando se opuso el carabinero de servicio en el muelle a que entrase en la lancha, por no ser pescador; como si los hombres negros no pescaran en todos los charcos.

Al día siguiente trajo aquella lancha mucha pesca, y no hay quien le saque de la cabeza al bruto del patrón, que fue debido a la intención que tuvo de bendecir los bártulos.

Con gente así, ¿qué extraño es que Carlos Chapa tenga partidarios, los templos se llenen de gente y los curas prosperen y dominen?

¡Y que pierda yo el tiempo en *desasnar* a tanto cernícalo!



**“LA ESCUADRILLA PESQUERA GUIPUZCOANA”**  
(*El Eco de San Sebastián*, 30 de septiembre de 1885)

Anteayer a la mañana, llegó a este puerto, procedente de Inglaterra, un nuevo y hermoso vapor de pesca, que vendrá a aumentar el número de los que ya posee la casa armadora Sres. Cámara y Erquicia.

Además, son esperados de un momento a otro por los Sres. Mercader y Compañía, otros tres vapores de pesca, uno de ellos todo de hierro.

Dicen también, que los Sres. Gurruchaga de Zumaya, tienen comprado otro nuevo vapor y que los pescadores de Ondarroa, se proponen contratar para la campaña invernal, el vapor remolcador de ruedas *Nicolás*, que el año pasado, procedente de Bilbao fue traído a esta por los Sres. Cámara y Erquicia.

Así pues, la escuadrilla pesquera guipuzcoana quedará constituida para la campaña invernal entrante de manera siguiente: *Casa Mercader*. ocho vapores (Perdió el *Mamelena n.º 2*, que fuese a pique en alta mar). *Casa Cámara y Erquicia*: tres, a saber, *Elcano*, *Isabella* y el recién llegado. *Casa Tuton*, de Pasajes: cuatro vapores.

*Casa Gurruchaga*, de Zumaya: dos, el *Eusebito* y otro, no incluyendo por fin en esta flotilla al *María Milagro*, propiedad del Sr. Urgoiti; total, diez y ocho vapores.



## “DESDE GUETARIA”

G. Raperaz

(*El Liberal*, 5 de septiembre de 1886)

Todo el litoral español bañado por las aguas del Cantábrico carece de buenos puertos. San Sebastián es pequeño e inseguro; en el centro de la boca que da acceso a la Concha, entre el monte Urgull y la iglesia de Santa Catalina existe un grueso peñasco cubierto apenas por tres metros de agua, en las bajas mareas de Agosto y Setiembre. Cuando hay bajada, las olas rompen violentamente al pasar por él, poniendo en grave riesgo las embarcaciones.

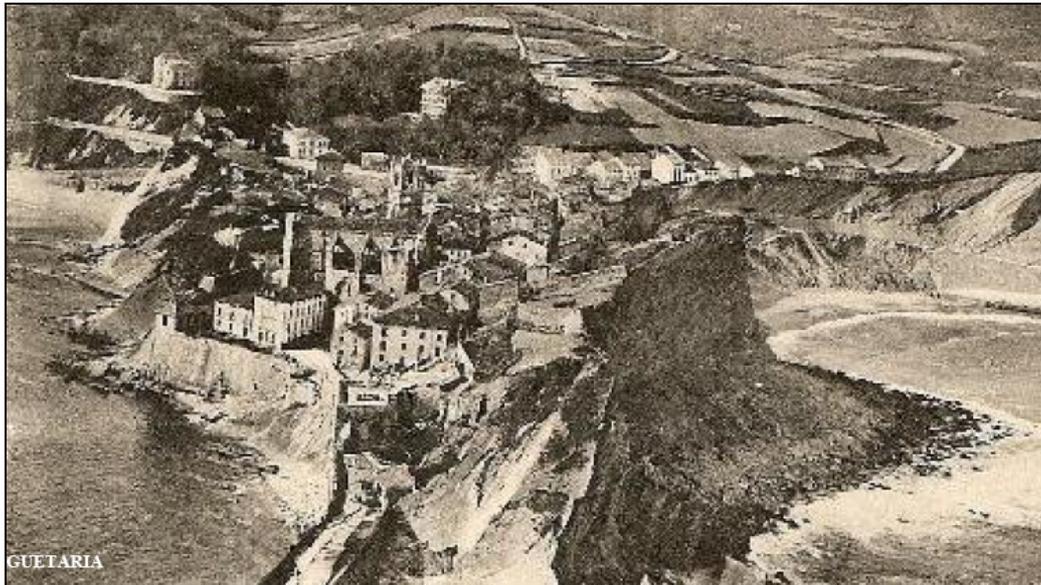
Pasajes necesita, como ya he dicho, de grandes obras muy costosas: las arenas ciegan su entrada con tal rapidez, que solo los gastos de dragado exigen un capital considerable. Además el canal es estrecho y tortuoso, ofreciendo por esta circunstancia peligros que a la mano del hombre sería sumamente difícil sino imposible vencer.

Orio, Zumaya, Deva, Motrico, Ondarroa, Lequeitio, Bermeo, Plencia, Castro-Urdiales, sirven y servirán sólo para refugio de pescadores, o cuando más, alguno de ellos para el comercio de cabotaje.

Bilbao carece de puerto natural y todo el que conozca esta costa, sabe que basta un poco de mar y una avenida del Ibaizabal, para hacerle inabordable. Además, como dice el Sr. D. Amado Maestre en su *Reseña Geográfica de las Provincias Vascongadas*, tiene el



grande inconveniente de todas las rías: barra movediza y peligrosa y la probabilidad que Bilbao sea con el tiempo una ciudad interior como Brujas en Bélgica, si no se persiste sin descanso en el dragado de la ría.



La bahía de Santander, aunque muy espaciosa, ni ofrece seguridad cuando reina viento Sur, ni tampoco es de fácil acceso con este viento o con el Noroeste. De los puertos de Asturias no hay que hablar, pues excepto Gijón, ninguno puede servir por ahora sino para las necesidades de la pesca, y aún Gijón mismo necesita con urgencia la construcción de otro puerto en su proximidad o grandes mejoras en el actual.

Resulta de aquí, que en 1.000 Kilómetros de costa, desde la Coruña hasta la frontera francesa, España no posee un puerto susceptible de adquirir importancia comercial ni capaz de abrigar a nuestra escuadra en caso de una guerra extranjera.



Así sería, en efecto, si no existiera el de Guetaria.

La Ensenada que forma el cerro de San Antón, con los estribos del Garate, es tan segura, que toda embarcación puede permanecer a su abrigo sin temor alguno y entrar y salir en todo tiempo sin piloto; tan profunda que a 50 metros del muelle pueden anclar los mayores acorazados conocidos, pues la profundidad es de 20 metros. Todas las lanchas de los puertos vecinos se refugian en ella en cuanto hay temporal, y los buques con rumbo a San Sebastián, Zumaya, Motrico, Bermeo, Bilbao, Santander, etc., acógense también a sus tranquilas aguas cuando alguna borrasca no les permite continuar su ruta por este mar peligroso.

En un viaje que emprendí de San Sebastián a Santander en Octubre de 1873, debí mi salvación a la excepcional situación de este puerto y al arrojo de sus bravos marineros, que despreciando los peligros de un temporal deshecho, salieron a alta mar en dos lanchas, salvando a los 43 pasajeros y toda la tripulación del vapor *Guriezo* que nos conducía.

Guetaria tiene en la actualidad unos 1.200 vecinos, mas no por eso es menos cierto, que durante la Edad Media fue el puerto más importante de Guipúzcoa. A principios del presente siglo aún podía considerarse uno de los principales. Sus marinos fueron grandes pescadores de ballenas, y la villa tiene todavía por escudo una ballena con un arpón clavado en el dorso. En tiempos de los Reyes Católicos, se votaron los recursos para la construcción del nuevo muelle, y en su informe que acerca del puerto mandó hacer Carlos



V decíase que el que fuese dueño de Guetaria, lo era de todo el mar, desde Coruña.



A mediados del siglo XV la ballena era ya poco abundante en estos mares. Perseguida por el hombre fue a refugiarse entre los hielos polares, donde arrostrando inmensos peligros la pescan aún balleneros de los países del Norte. En 1770 próximamente, aún se encontraban en Guetaria marinos conocedores de esta pesca, y habiendo aparecido una ballena con su cría la trajeron al puerto, originándose de aquí un pleito con los pescadores de Zarauz que la hirieron primero. Recientemente ha ocurrido un caso parecido, de que se ocupó la prensa.



En los desmontes para la construcción de casas no es raro encontrar trozos de esqueleto de ballena. El Sr. Gorostidi conserva en su hotel uno de grandes dimensiones, que ha tenido la amabilidad de enseñarme, habiéndome asegurado además que hasta hace poco tiempo veíase otro gran trozo sirviendo de mojón en un caserío de Garate.

Con la desaparición de la ballena, perdió Guetaria su principal elemento de riqueza. Los franceses causaron grandes destrozos al caserío en 1813. En 1836, los carlistas la bombardearon con tal ensañamiento que de unas 150 casas sólo dejaron en pie 15. En 1875 fue nuevamente bombardeada, sufriendo muchísimas pérdidas el vecindario.

A pesar de tan repetidos desastres aún es Guetaria uno de los puertos del Norte de España en que con mayor actividad se ejerce la industria pesquera. Tiene siete traineras que cogen de siete a 8.000 arrobas de pescado por término medio al mes; cinco lanchas llamadas caleras, mayores que las otras, dedicadas durante tres meses al besugo y que produce de 5 a 7.000 arrobas mensualmente; 14 lanchas más pequeñas, dedicadas a la pesca de la sardina, que cogen unos 50 millares diarios durante cinco meses; 40 botes para el calamar, que pescan durante seis meses, entre todos, unos 3.000 diarios. Hay además bastante gente dedicada a la pesca de merluza, chicharros y otros peces.

La pesca del besugo es la más peligrosa, pues se hace en alta mar y con mal tiempo. Los marineros van a ella medio desnudos y cubiertos tan solo con el capote impermeable, que pueden arrojar



rápidamente en un momento de peligro para lanzarse al agua. La energía de que esta gente da constantes pruebas en su lucha con el mar, es un espectáculo verdaderamente hermoso y consolador para el que se acoge a las playas del Norte, hastiado de combatir durante once meses del año con ese otro mar no menos terrible que se llama villa madrileña. En 1866, un solo temporal arrebató en un día 38 de los mejores marineros de Guetaria, tripulantes de dos lanchas besugueras. Al intentar salvar una de esas lanchas en la entrada de la Concha, murió el valiente patrón Mayor de San Sebastián. El Ayuntamiento de esta ciudad hizo colocar en el muelle una lápida conmemorativa de esta heroica muerte, lápida que muy pocos de los que veranean en la capital de Guipúzcoa conocen.

Poco antes, otro naufragio había privado a Guetaria de varios de sus hijos. Por los años de 1866 –me decía anteayer un marinero- no se vieron en este puerto sino jóvenes de 18 a 20 años, y aún hoy, podrá V. observar que los viejos escasean.

Guetaria continúa siendo un pueblo de pescadores por incuria de nuestros gobiernos, que no se han enterado todavía de la existencia de un buen puerto en el Cantábrico. La construcción de un muelle, de un malecón que arrancara del cerro de San Antón, y de un ferrocarril que partiera de Zumárraga, concentraría en esta ensenada un movimiento comercial muy considerable y daría vida a muchas industrias que hoy la arrastran difícil y mezquina. Parte de estas obras están en estudio; pero ya se sabe que en España el estudio puede ser la eternidad.



En caso de guerra, Guetaria, rodeada como está de cerros elevados y casi inaccesibles, sería un puerto inexpugnable, refugio segurísimo para nuestra marina. Pero hago aquí punto final, porque esta carta es ya muy larga, reservándome para otro día la publicación de los datos recogidos acerca de la fabricación de cemento, importante industria del país, obras del puerto etc., etc.



## “SANTA CATALINA”

(*La Iberia*, 28 de noviembre de 1886)

El jueves fiesta de Santa Catalina, se abrió oficialmente la pesca del besugo y merluza en el Cantábrico.

En San Sebastián, Pasajes y Ondarroa se estaba preparando numerosa escuadrilla a vapor, en número de quince buques

De Zumaya ya han llegado a San Sebastián dos vapores de pesca de la casa Gurruchaga, y se espera un remolcador de Bilbao.



## “ALBOROTO”

*(Diario Oficial de Avisos de Madrid, 25 de diciembre de 1888)*

Es tanta la escasez de besugo este año y tan elevado su precio en todas partes, que el otro día, al llegar al puerto de San Sebastián, cuando no había ni una sola muestra de dicho pescado en aquella plaza, dos lanchas de Ondarroa, cargadas con unas 200 arrobas, se produjo tan espantoso alboroto entre compradores y vendedores que hubo necesidad de sacar algunas arrobas a pública subasta a fin de fijar el precio, que quedó al fin a 30 pesetas arroba.

A pesar de esto, el pescado fue materialmente arrebatado de las manos de los vendedores, y en menos de cinco minutos desocupadas las lanchas.



*Estos dos buenos mozos llevan a hombros una cesta llena de pescado acabado de desembarcar.*



## “ACCIDENTE”

(*La Iberia*, 19 de marzo de 1889)

Al regresar el viernes a Santander las lanchas que habían salido a la pesca de besugo, una de ellas fue sorprendida, ya dentro del puerto, por una fuerte racha del Este que la hizo volcar, cayendo al agua los infelices que la tripulaban.

Inmediatamente acudieron en su auxilio los pescadores que iban en las otras lanchas, logrando después de muchos esfuerzos recoger a los náufragos, salvándolos de una muerte cierta.



## “ACCIDENTE”

(*El País*, 19 de marzo de 1889)

Regresaban el día 15 a Santander varias lanchas que habían salido a la pesca del besugo, cuando a la altura de la Peña de las Torres fueron sorprendidas por una racha que hizo zozobrar a dos de ellas, a pesar de la pericia de sus patrones y tripulantes.

Una de las lanchas náufragas, de un tal Rey, que traía quince besugos para cada tripulante, fue auxiliada por la del Barquero y otra vizcaína, que recogieron a los náufragos después de muchos esfuerzos, perdiéndose la lancha con todos sus artefactos.

La otra lancha sufrió la misma suerte, siendo también salvados sus tripulantes por otra barca que acudió presurosa en su auxilio.

Más de cuarenta familias quedan sumidas en la mayor miseria.



## “BUENA PESCA EN CASTRO”

(*La Correspondencia de España*, 24 de febrero de 1889)

El día 18 llevaron a Castro-Urdiales las lanchas de pesca de aquel puerto mil arrobas de besugo. Hubo embarcación que pescó 80 arrobas.



**“VAPOR SOCORRO”**  
**(LA IBERIA, 2 de diciembre de 1889)**

Ha llegado a San Sebastián, procedente de Bilbao, el vapor de ruedas *Socorro*, que va a dedicarse a la pesca del besugo, por cuenta de don Eusebio Gurruchaga, con otro vapor del mismo.

La campaña besuguera ha empezado bastante bien, y el sabroso pescado ha abundado estos días en tales términos, que anteanoche, dicen de aquel puerto, llegó a venderse a cinco pesetas la fracción de 10 Kilos.



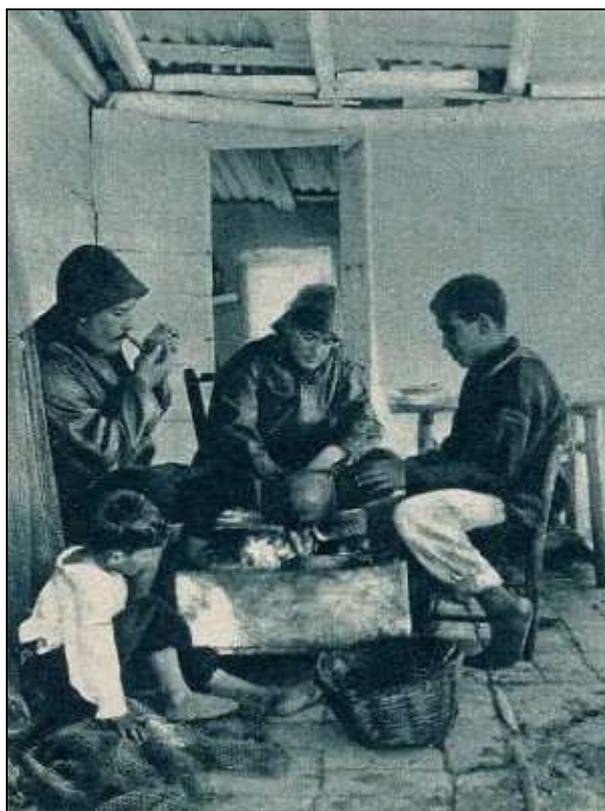
## “LANCHA Y PESCA”

Córdoba

(*La Correspondencia de España*, 18 de noviembre de 1890)

En Biarrtiz y sitio conocido por Costas Bascos el mar ha arrojado la lancha llamada *Genoveva*, con grandes averías; tiene las marcas B. F. 365, y mide 11 metros de longitud.

Las familias de los infelices pescadores de Fuenterrabia empiezan a sentir los efectos de los temporales; pero ya abrigan la esperanza de conjurar la miseria con la próxima pesca de besugo, de seguir el buen tiempo.



## “DESDE PASAJES”

Córdoba

*(la Correspondencia de España, 26 de abril de 1890)*

De Pasajes falta una lancha con cinco hombres, que se supone ha naufragado. Las familias de los tripulantes se hallan en el más hondo desconsuelo.

Las lanchas de San Sebastián han logrado entrar en este puerto, sin novedad.

Témese que haya otros naufragios en la costa.

El tránsito por las calles de nuestra ciudad se hace muy difícil, y algunos árboles han sido arrancados por la violencia del viento.

*San Sebastián, 25 (7,30 t.)*

La lancha que faltaba en Pasajes arribó a San Juan de Luz, sin novedad.

*Irun, 25 (3,30)*

La fuerte y repentina galerna tiene aterradas a las familias pescadoras.

Las lanchas de Fuenterrabia se vieron sorprendidas en el mar, pudiendo salvarse todas, a excepción de una, que se encuentra resguardada en las rocas del faro esperando auxilio. Han salido seis hombres en su socorro.

Un lanchón de Zumaya pudo entrar con gran trabajo en Socoa.



## “DESGRACIA”

(*El País*, 10 de diciembre de 1891)

El día 21 del actual (noviembre) a la altura del cabo de peñas, fue encontrada una barca que, tripulada por once hombres, había salido a la pesca del besugo.

Dicha barca había salido el día anterior de Candás, al mismo tiempo que otra, que como ella, se vio obligada a arribar a Cudillero, a causa del fuerte viento del E. que reinaba. De este último puerto salieron, regresando sólo una. La otra fue, como queda dicho, encontrada en alta mar, sin que se haya vuelto a saber de los infelices que la tripulaban.

Con este motivo reina la desolación entre aquellos marineros al considerar la desgracia en que van a quedar sumidas las familias de los desdichados náufragos.



**“LA PESCA DEL BESUGO”**  
(*El país*, 27 de marzo de 1892)

Escriben desde Ondarroa, con fecha 13:

Pocos inviernos como el presente habrán sido de menos rendimiento para la pesca en este puerto; pero ayer y hoy han superado nuestros deseos, hasta el punto de que ayer se presentaron 2.080 arrobas de besugo, habiendo lancha que trajo 130, compuesta tan sólo de cuatro tripulantes.

Bien es verdad que los pescadores tuvieron un día de prueba, pues algunas lanchas, entre la lluvia torrencial que cayó todo el día y el oleaje, pasaron inauditos trabajos, mas por fortuna el éxito coronó la obra, y nuestra gente de mar volvió alegre a sus lares, lo que se llama con una buena pesca, que les hizo olvidar sus penalidades.



## “CAMPAÑA”

(*La Época*, 10 de diciembre de 1893)

La costera del besugo se ha anticipado mucho el presente año.

En Castro y Laredo entran cada día grandes cantidades de aquel pescado, que inmediatamente es vendido a buen precio a los tratantes que allí existen.



## “¡SIN BESUGO!”

(*La Correspondencia de España*, 25 de diciembre de 1894)

A poco nos quedamos los madrileños sin comer el tradicional besugo en la presente Nochebuena.

Según un periódico de San Sebastián, los pescadores de aquel puerto y los de Pasajes, Fuenterrabia y en general los de la costa cantábrica se lamentaban de no encontrar un besugo por un ojo de la cara.

Un vapor pesquero, de la escuadrilla de los *Mamelenas* tuvo la dicha de echar sus redes el martes último en una cala, donde parece abundaba el besugo, del que logró coger regular cantidad.

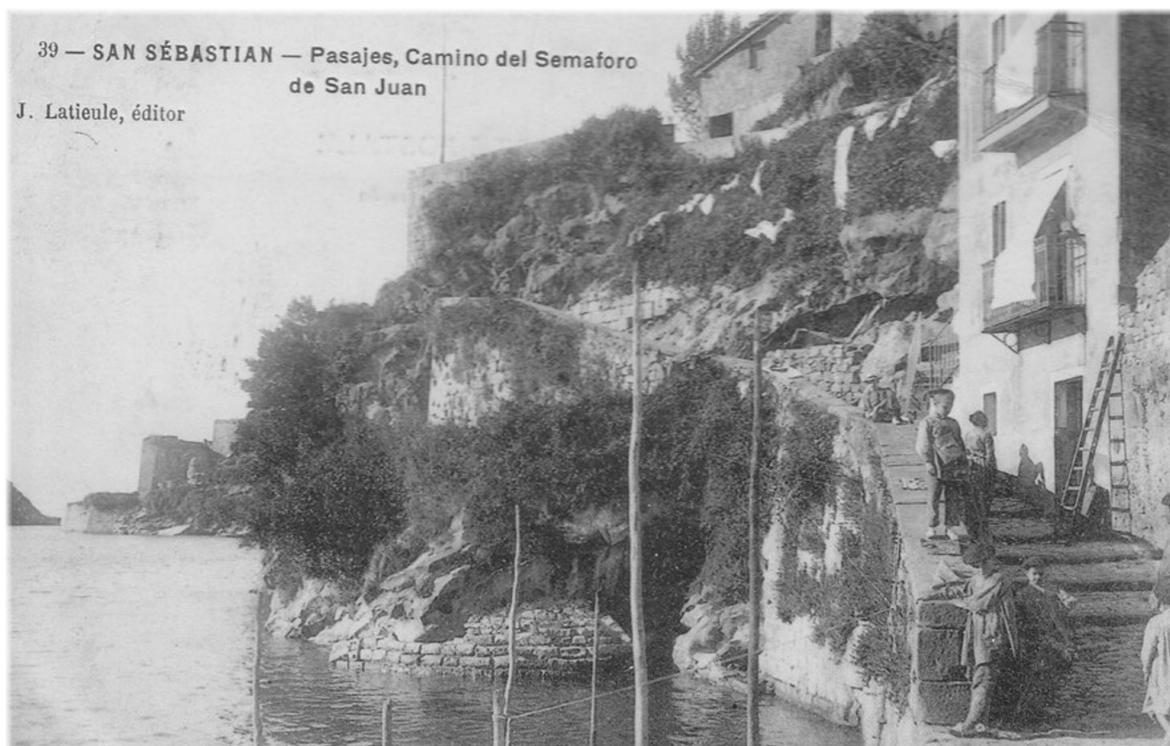
La noticia, porque aunque parezca mentira resultaba un notición en la actual costera del besugo, circuló pronto entre la gente de mar, y cuando al siguiente se disponían a ir a la cala mencionada, surgió el temporal, por el que desde hace algunos días se ven los pescadores de las lanchas imposibilitados de dedicarse a sus rudas tareas.

Del puerto de Pasajes salieron anteayer, por haber abonanzado algo el Cantábrico, varias de las lanchas caleras que allí invernan, trayendo en junto unos 1.200 Kilos de besugo, que se vendió al por mayor para la exportación a 17,50 y 18,50 la fracción de 10 Kilos, precio relativamente bajo, puesto que en las primeras horas de la madrugada se había cotizado a 20,50 pesetas, cantidad a que algunos no se vendía. El año pasado por esa época solía venderse a seis y siete pesetas fracción.



Dos vapores que se hicieron a la mar regresaron de arribada sin echar las redes, y los demás volvieron de la mar al anochecer, con muy poca pesca.

Muchas personas de las que tienen por costumbre enviar a Navarra y Castilla regalos consistentes en besugo y otras clases de pescado, se vieron imposibilitados de hacerlo, no por el precio alzado a que se cotizó, sino porque en el mercado no lo había.



## “EL TEMPORAL”

(*La Correspondencia de España*, 24 de noviembre de 1894)

### Pánico en Bermeo

Bilbao, 23 (7 noche)

A las tres de la tarde se observó que en la boca del puerto de Bermeo tres lanchas luchaban desesperadamente con el mar embravecido, estando a punto de naufragar.

Viendo el peligro que corrían, salieron en su auxilio otras lanchas, las cuales lograron salvar a los tripulantes, pero dos de las embarcaciones salvadoras, llamadas *Socorro* y *Jefe*, fueron arrolladas por las olas con todos los hombres que llevaban a bordo.

Después de una lucha heroica pudieron salvarse todos, gracias a una trainera de Luzarraga y a una trincadura.

Faltan ochenta lanchas, que esperan fuera de la barra a que se calme el mar.

En Bermeo hay mucho pánico.

Todo el mundo está en la atalaya, punto desde donde se domina el mar, presenciando la lucha que las débiles embarcaciones sostienen contra la tempestad.

Las familias de los pescadores ofrecen un cuadro desolador, imposible de describir.

Bilbao 24 (12,30 madrugada)

Han salido de este puerto remolcadores para auxiliar a 99 lanchas de Bermeo que se encuentran al abrigo del Cabo Machichaco.



Se cree posible salvarlas si no arrecia el temporal de viento.

### **En San Sebastián**

San Sebastián 23 (10,30 noche)

Reina espantoso temporal en el mar.

Muchas lanchas han entrado de arribada forzosa, corriendo gran peligro.

Desde los muelles se les han echado cuerdas para que pudiesen virar, pues los remos y el timón eran inútiles ante el furioso oleaje.

La multitud presenciaba desde tierra la lucha de las embarcaciones con el mar.

Faltan una lancha y un vapor.

Hay mucha ansiedad.



## Naufragios

Según telegramas recibidos anoche en aguas de Finisterre, se ha perdido el balandro Desengañado.

El temporal lo arrojó sobre las piedras llamadas el Sinal.

En Muros una lancha que salía a la pesca se fue a pique, estando a punto de morir ahogados sus tripulantes, a quienes salvaron varios marineros. Uno de los náufragos fue sacado del mar casi sin vida.



### EL CRISTO DE CANDÁS

En un rincón de Asturias  
Verde y frondoso;  
En una capillita  
Llena de flores,  
Guarda Candás el Cristo  
Más milagroso  
Que adoran navegantes  
Y poseedores.

De su altar le arrancaron  
El fanatismo  
Y los torpes secueces  
De Enrique Octavo;  
Fero el Mártir Botata  
Sobre el abismo,  
Y la Fe le sostuvo  
Sobre el mar bravo.

La orgullosa flotilla  
Tierra buscaba,  
Y ponter sepo el cielo  
Sus aventuras.  
¡El divino piloto  
Los gobernaba,  
Y las débiles narvas  
Iban seguras.

Cuenta la imagen santa  
Siglos enteros;  
La encontraron las barcas  
Aventuradas,  
Cuando, llenos de arrojo  
Los marineros,  
Iban al mar del Norte  
Las baleneras.

Á bordo el Crucifijo,  
Por almirante  
Llenos de fe le solaman  
Sobre las olas,  
Y sin velas al remo  
Desde ese instante  
Las barcas baleneras  
Navegan solas.

Desde aquel día el pueblo  
Guarda orgulloso  
La imagen venerada  
De sus amores,  
Y Candás tiene el Cristo  
Más milagroso  
Que adoran navegantes  
Y poseedores.

Sobee al blanco penacho  
Que el mar levanta;  
Resgando de imprevisto  
La densa bruma,  
Surgió de entre las olas  
La imagen santa  
Con los brazos abiertos  
Sobre la espuma.

Y siempre que en peligro  
Tienen la vida  
Y aguantan de las olas  
Los golpes fieros,  
Recordando la imagen  
Aparecida  
Así dicen llorando  
Los marineros:

Huyendo los destmanes  
De la herejía,  
Sobre las olas vino  
Desde Inglaterra,  
Maltratándole como  
La mar bravía  
Que el insulto grosero  
De insulta tierra.

«¡Retorna, Cristo mío,  
Las ondas bravas!  
¡Dispá con tu mano  
La densa bruma!  
¡Que no fiote mi cuerpo  
Cual Tú fiotes  
Con los brazos abiertos  
Sobre la espuma!»



23, Julio, 1884.

JOSÉ JACKSON VEXÍA.



## “SALVAMENTO”

Coll

(*La Correspondencia de España* , 26 de noviembre de 1894)

Después de haber verificado el salvamento de varias lanchas pescadoras de Bermeo, regresaron hoy los vapores remolcadores *Siglo* y *Piloto*.

Sólo hay que lamentar la pérdida de tres lanchas, cuyas tripulaciones consiguieron salvarse.



## “LANCHAS”

(*El Correo de Llanes*, 10 de enero de 1894)

La lancha “San Antonio” y la trainera “María del Carmen” de esta inscripción marítima que se dedican a la pesca del besugo, condujeron al puerto, durante los días 6 y 8 del mes actual: 787 besugos, 504 chicharros y 1 merluza.



**“DESDE LA COSTA VASCA”**  
**(*El País*, 20 de diciembre de 1894)**

Dicen de San Sebastián que la pesca del besugo es muy escasa, no sólo en aquel puerto, sino en todos los del Cantábrico.

En Ondarroa empieza a sentirse gran necesidad entre los pescadores, los cuales, además de regresar de la mar con poco besugo, tienen que vender éste a un precio mucho más bajo que el que ha regido en años anteriores.

Los marineros creen que esto obedece a la poca demanda que hay del interior, donde siempre se ha hecho gran consumo de aquel pescado.



## “ASTURIAS”

(*El Correo de Llanes*, 14 de enero de 1894)

En estos últimos días solamente el bote “Leopoldita” condujo al puerto de 5 a 6 millares de sardina, pues las lanchas del besugo, regresaban *a plan barrido* no pudiendo largar sus aparejos a consecuencia de las extraordinarias corrientes que se notan en la altura. Lamentamos estos *caprichitos* del *líquido elemento* y esperamos se serene pronto para que la gente de mar vea recompensados sus esfuerzos y nos proporcionen tan sabroso pescado.



## “EL BESUGO”

Luis Royo Villanova

(*Blanco y Negro*, 29 de diciembre de 1894)

Los mares del Norte de España, el rudo Cantábrico con sus alborotos sublimes y sus furias colosales, son teatro de la pesca del besugo en las noches más crudas del invierno.

Cierto que esta pesca no ofrece nada de particular desde el punto de vista pictórico y aparatoso; mas ¿dónde nada más sencillamente dramático que el abandono de la débil barca a muchas millas de la costa y en época en que las inclemencias del cielo y los furores del mar parecen unirse para proteger contra las traiciones del anzuelo al mísero besugo, oculto casi siempre a 100 y 120 brazas de la superficie?

En algunos puntos de la costa hay vapores especiales dedicados a esta clase de pesca; por lo común se hace en lanchas “de altura” con 18 o 20 hombres de tripulación, que dan a media noche el primer golpe de remo y salen disparados a alta mar. Envueltos en grandes camisetas, fabricadas burdamente con gruesos cobertores de lana, apenas si este abrigo y el ejercicio del remar constante pueden contrarrestar los efectos de una noche de Diciembre. Cuando el cielo amenaza chubasco, la tripulación se viste con “ropa de aguas”: calzones y blusa anchos y mal cortados, protección contra la lluvia gracias a la gruesa capa de barniz amarillento, que da a los pescadores aspecto de ajusticiados.



Los “trabajadores del mar” reman y reman sin descanso; hay que alejarse 27 millas de la costa, y no se recorre esa distancia con tres carias del remo. Allá van las barcas deslizándose en la soledad obscura de una noche en los mares, dejando como denunciadora de su ruta la débil espumilla de la estela, y acumulados en el fondo y apopa los larguísimos palangres erizados de anzuelos. *Aliquando* el astro de la noche ilumina las barcas, calladas y misteriosas como *il Vascello fantasma* de Wagner, la palidez de la luz lunar redobla la palidez de las figuras, que parecen cosa del otro mundo con sus anchos ropones amarillos, sus desairados sombreretes, sus manos aferradas al remo, que apalanca en las ondas sin marrar una vez el punto de apoyo.

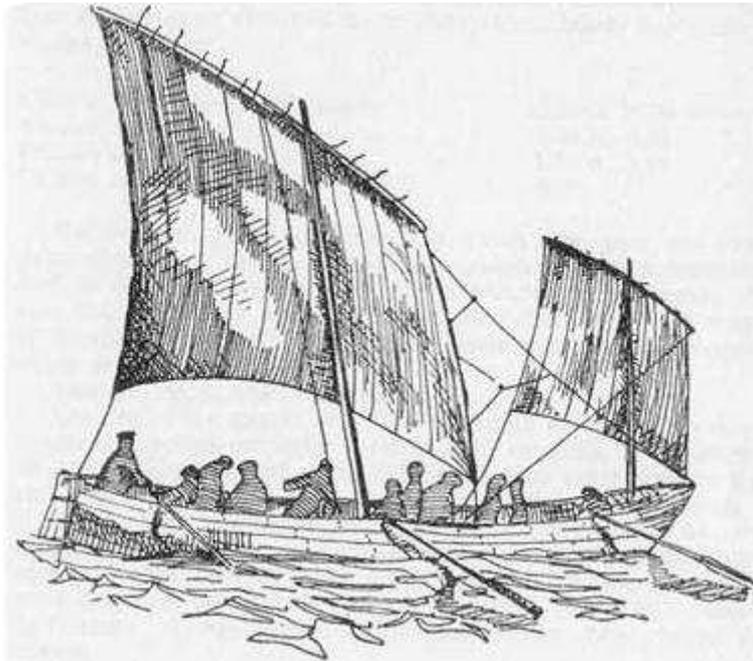
Llegados al lugar designado, se recogen los remos, se fondea la lancha, y una vez inmóvil, comienzan los preparativos de la pesca del besugo, que es una “pesca a mano”. Cada tripulante examina sus cordeles y anzuelos besugueros.

Estos van distribuidos en el palangre a la distancia de uno por pie; cada anzuelo lleva su carnada correspondiente; una vez repasados los anzuelos, las carnadas y los cordeles, el pescador arroja su palangre vertical en el agua; el último anzuelo toca en el fondo del mar, donde se ocultan y arremolinan los besugos.

De lo demás se encarga el tiempo y la paciencia del pescador. Por el tiento comprende éste que hay varios besugos aferrados; entonces hala el aparejo, descarga la pesca y vuelve a arrojar en el mar el mismo u otro palangre convenientemente preparado.



Los vapores vienen a usar el mismo procedimiento, aunque no reclaman el auxilio de tantas manos. El aparejo se larga horizontalmente a mucha profundidad y sujeto arriba por calas o cordeles que penden de otras tantas boyas.



Mas no nos separemos de la barca. Aquí los pescadores silenciosos, apoyados en las bandas de la pequeña embarcación y atentos al tirón que da la mano cuando el pez se agarra, recogen y arrojan sucesivamente el aparejo, cobrando pesca desde antes del amanecer hasta las dos o tres de la tarde.

Terminada la faena, se acumulan en el fondo de la lancha besugos y palangres, salen otra vez los remos, y vuelta a casa.

Si el mar está bueno, nada ocurre; con el crepúsculo van llegando a puerto las barcas una tras otra, y las familias de los pescadores ven con alegría agrandarse poco a poco los puntos negros que



surgen entre el cielo y el mar, que van tomando forma, que parecen grandes crustáceos moviendo sus patas (no otra cosa parecen los remos), que tocan tierra por fin y lentamente desocupan de la lancha a los vencidos, los pobres besugos de aletas rojas, de lomo irisado, de “ojos claros, serenos” como la hermosa del madrigal.

Pero muy a menudo protesta el mar, y el mar Cantábrico sobre todo, de estos latrocinios cometidos en lo más oculto de sus senos. El imprevisto temporal se presenta bravo y amenazador; en vano corren y corren las barcas para salvar a tiempo la peligrosa barra, erizada de escollos; el riesgo, que fue remoto en alta mar, se hace inminente y perentorio en la costa; los pescadores, al correr hacia su salvación, corren también hacia la más grave de las contingencias; la madre tierra les oculta sus playas suaves y les muestra, en cambio, los peñascos y rocas donde van a estrellarse. ¡Cuántas veces intentan las débiles barcas el paso de la barra! ¡Cuántas otras tienen que volverse a todo escape, acechando el instante de menos peligro!

¡Y qué pocas veces los *gourmands* españoles, al engullir entre sorbos de vino la carne blanca y fresca de una colosal besugada, pensarán que quizá a la misma hora los bravos pescadores que sacan del fondo del mar aquella carne están jugándose la vida a orillas de la costa, contristado su ánimo por los lamentos de la mujer, que reza y clama con gritos más horribles que el choque violento de la ola y llanto más amargo que las propias salpicaduras del mar embravecido!



El transporte del besugo era, antes de generalizarse los ferrocarriles, tarea más propia de

*hipógrifo violento*

*Que corriera parejas con el viento,*

Que la cachazuda recua del arriero, con su lento paso y sus continuas paradas en los mesones.

Hay un refrán que dice “besugo mata mulo”, y este refrán indica el paso acelerado que a fuerza de vara tenía que tomar la recua para que el pescado llegase fresco a Madrid.

Como los reales correos llegaban a la corte reventando caballos, el besugo llegaba a Madrid reventando mulos.

El ferrocarril ha resuelto, por fortuna, aquel grave problema, apenas solucionado por la fuerza conservadora del hielo; hoy los besugos llegan en cestos especiales, envueltos en nieve, no tan sueltos como las langostas ni tan apretados como las sardinas.



**“NIEVE Y BORRASCA”**  
**(*El Imparcial*, 28 de enero de 1895)**

Desde ayer reina un furioso temporal de nieves.

Anoche nevó copiosamente.

Los vapores y las lanchas de pesca que estaban en la cala del besugo han tenido que volver de arribada forzosa, no sin haber corrido grandes peligros.

Algunas barcas no han podido recoger las trezas, que representan una fortuna para los pescadores. Esto agrava la situación de los infelices, privados de trabajo desde hace veinte días.

Los vapores trajeron algunas barcas a remolque; pero las olas las inundaron y echaron a pique.

Seis lanchas de Ondarroa que fueron a Pasajes para hacer la campaña besuguera fueron sorprendidas en alta mar por el temporal, viéndose precisadas a abandonar las trezas.

Los marineros que las tripulaban creyéndose perdidos, se encomendaron al Santo Cristo de Lezo y le ofrecieron una misa.

Después de una lucha desesperada con el mar, los marineros alcanzaron el puerto.



**“BUENA COSTERA”**  
(*La Época*, 24 de diciembre de 1896)

*San Sebastián.* Los vapores pesqueros de San Sebastián regresaron al puerto el domingo con 20.000 Kilos de besugo.

Hubo lancha de Pasajes que cogió 118 arrobas.

En Bermeo se pescaron unas 1.000 el viernes, y el domingo, debido al estado del mar, sólo quedaron en las calas dos lanchas, que regresaron con unas 43 arrobas.



**“EXPORTACIÓN”**  
*(El Siglo Futuro, 8 de enero de 1896)*

Merced al hermoso tiempo que se disfruta en Fuenterrabia, los pescadores se dedican a la pesca del besugo con éxito bastante satisfactorio.

Como la pesca es abundante, buena parte de ella se dedica al escabeche.

La exportación de barriles es mucha, especialmente a Zaragoza, Valladolid y Madrid.



## “GIJÓN. DE PESCA”

Alfredo Vega

(*El Mundo Naval Ilustrado*, 1 de noviembre de 1897)

Aficionados en extremo a cuanto con el mar se refiere, hemos leído con verdadero interés, entre los hermosos artículos con que el MUNDO NAVAL ILLUSTRADO conquista un puesto preferente entre las publicaciones análogas, las atinadas observaciones que los Res. Giralt y Lyders dedican a la importantísima cuestión de la pesca de altura.

Tan magistralmente tratado este punto, empeño ridículo sería el de pretender *cargar nuestro aparejo en la misma agua* que dichos señores; pero, aunque de mucha mayor importancia, nos lleva como de la mano a decir cuatro palabras que quisiéramos no echasen en saco roto lo que, pudiendo poner en movimiento sus capitales, desarrollando importantes industrias, prefieren momificarlos en cambio de la ventaja de no tener otra molestia que la de cortar el cupón.

Hace cinco años no habría en Gijón una sola embarcación destinada a la pesca de merluza y besugo, que aquí llamamos *de altura*, para diferenciarla de la de sardinas. Y no andaban nuestros pescadores mu descaminados al abandonar la *altura* (sigamos llamándola así), pues sobre ser casi nulo el beneficio, el día en que se podía pescar venía a ser del todo, teniendo en cuenta que durante el mes se perdían muchos días, bien por el estado del mar, bien por vientos contrarios, falta de sardina para cebo y muchas



causas, en fin, que hacían tener amarradas en el puerto, casi a diario, las débiles lanchas sin cubierta en que hacían la faena. Así es que, desde algunos años antes de la época que citamos, la importancia de esta pesca había ido disminuyendo de tal modo que, como decíamos, llegó a suprimirse por completo.

La de sardinas era asimismo insignificante: *artes* antiguos, en los que para caer este sabroso pez precisaba verdadero afán de suicidio, y las lanchas de pésimas condiciones, hacían poco deseable el oficio, siendo causa de que fuese escaseando paulatinamente el número de pescadores que, dedicándose a cualquier otro trabajo, las faenas de carga y descarga de buque, por ejemplo, obtenían mejor jornal con menor riesgo: así es que los pocos que iban quedando aferrados a su antiguo oficio, pasaban su vida con sobra de privaciones, sobre todo en el invierno, y no era nada raro, al llegar los fuertes NO. y travesías que dominan en esta costa desde octubre a marzo, ver la pobre gente de aquel barrio en demanda de auxilio, *para poder esperar mejores tiempos* que permitiesen echar al mar las embarcaciones.

Y ¿qué diremos de las terribles escenas a que daba lugar el temporal que sobrevenía de pronto, sorprendiendo los indefensos tripulantes a algunas millas del puerto? Los gritos de desesperación de las madres y esposas, mezclados con las plegarias y promesas a la Virgen de la Guía, *amparo de marineros*, formaban el mayor contraste con el silencio de los compañeros que, más felices, habían conseguido ya tomar puerto, y ceñudos, leyéndose en sus rostros los tristes presagios que en su interior hacían, se daban



prisa en reparar los escasos medios de que disponían para salvar a los camaradas, si esto era posible, llegado el caso de naufragio.



El que esto suscribe recordará siempre con espanto la horrible escena de ver desaparecer bajo formidable ola una lancha pescadora, cuyos desgraciados tripulantes se hundían, a media que iba faltándoles las fuerzas, a la vista de sus familias y amigos, que, impotentes para arrancarles de las garras de la muerte, parecían perder la razón al convencerse de la imposibilidad de prestarles auxilio, no obstante la pequeña distancia de medio cable que les separaba.

En la actualidad no se ven, afortunadamente, escenas semejantes, y la empresa industrial, tomando por su cuenta la explotación de la pesca, ha cambiado radicalmente su modo de ser. Efectivamente, a las lanchas sin cubierta de la merluza han



sustituido rápidos vaporcitos que, sin preocuparse de vientos contrarios ni del estado del mar (no siendo temporal deshecho), arriban en tres horas a las *playas* de pesca, haciendo desde el mismo buque todas las operaciones de ésta y regresando inmediatamente con abundante producto (por permitir la clase de buque emplear aparejos que las lanchas no pueden usar), durmiendo los tripulantes en sus camarotes, pues a excepción del timonel, maquinista y fogonero, no se precisa más gente para conducir el buque a puerto.

Si a la sardina nos referimos, no ha sido menor el cambio. A los botes tripulados por cuatro marineros han sustituido las veloces *traineras* con 11 o 12 hombres, y a la antigua red, en la que únicamente la sardina que quería caer caía (y no sin algún trabajo), el bien dispuesto *boliche*, donde en una sola vez se puede coger más pesca que durante toda la vida de aquellos *artes* antdiluvianos.

Como es de suponer, con tales embarcaciones no ocurren los siniestros que hace años llenaban de luto el pueblo, pues si el tiempo aprieta de repente lo bastante para impedir las faenas de la pesca, la rapidez con que maniobran las *traineras* las pone pronto al abrigo del temporal, y así por estar alguna muy a sotavento no pudiese coger puerto, los vaporcitos, con sus máquinas siempre listas, las recogen y remolcan sin el menor percance.

Tantas ventajas en la principalísima cuestión de la seguridad personal no son el único resultado, pues las económicas tienen también gran importancia. A las estrecheces con que vivían nuestros antiguos pescadores, de los que podía decirse *primer día*



*de invierno primer día de hambre*, ha sustituido el seguro jornal durante todo el año, salgan o no al mar; jornal regular, muy aumentado por la cantidad de pescado que se entrega a cada marinero para su manutención y la de su familia y por las gratificaciones o participación que se les da cuando el producto obtenido pasa del término medio señalado o, usando sus términos, *cuando hacen buena marea*. El moribundo barrio de los pescadores ha revivido, ensanchándose considerablemente, y no bastando los que aquí había, han acudido muchos de los cercanos pueblecitos costeros.

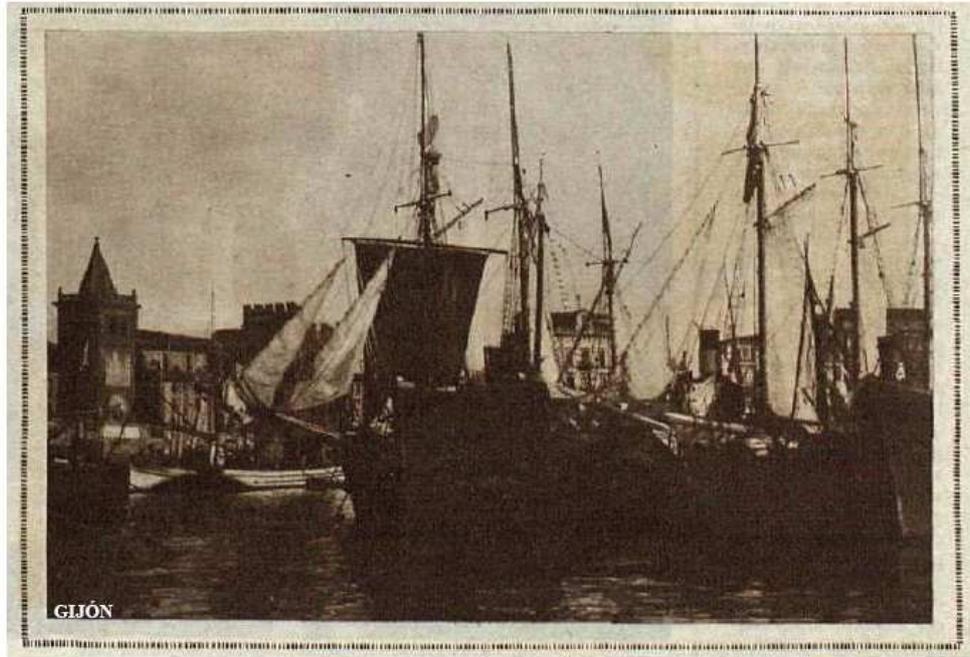
En los nueve meses transcurridos del año actual, la exportación de pescado fresco pasa de dos mil toneladas, que, al precio de 80 céntimos el Kilogramo, ascienden a la cifra de un millón seiscientas mil pesetas.

Agréguese la venta para surtir al pueblo todo el año, los escabeches, sardina salada, etc., y se comprenderá la exactitud de nuestras afirmaciones al decir que desde que las empresas industriales tomaron por su cuenta la pesca, el cambio ha sido radical y en extremo beneficioso para todos los pescadores, porque con mucha mayor seguridad obtienen un buen jornal; las empresas porque sacan buen producto, y, por fin, para los habitantes de Gijón en general, que pueden comprar continuamente a precios arreglados el pescado de que antes carecían.

¡Quién sabe si en muchos pueblos pescadores, de vida mísera hoy, cambiaría ésta también, como ha sucedido en el nuestro, si los que pueden dedicasen parte de sus capitales a la explotación de lo



que llaman los citados señores acertadamente la *agricultura del mar*?



## “LA CAMPAÑA BESUGUERA”

(*La Unión Vascongada*, 3 de noviembre de 1897)

Ya han comenzado los pescadores de nuestra costa a hacer los preparativos de la próxima campaña besuguera, que sabido es, empieza oficialmente el día de Santa Catalina.

Las riberas de Santiago, de Loyola, se ven estos días muy visitadas por los pescadores donostiarra que dejan allí veraneando sus lanchones llamados “potines”, embarcaciones que suelen ir a la zaga con los vapores de pesca.

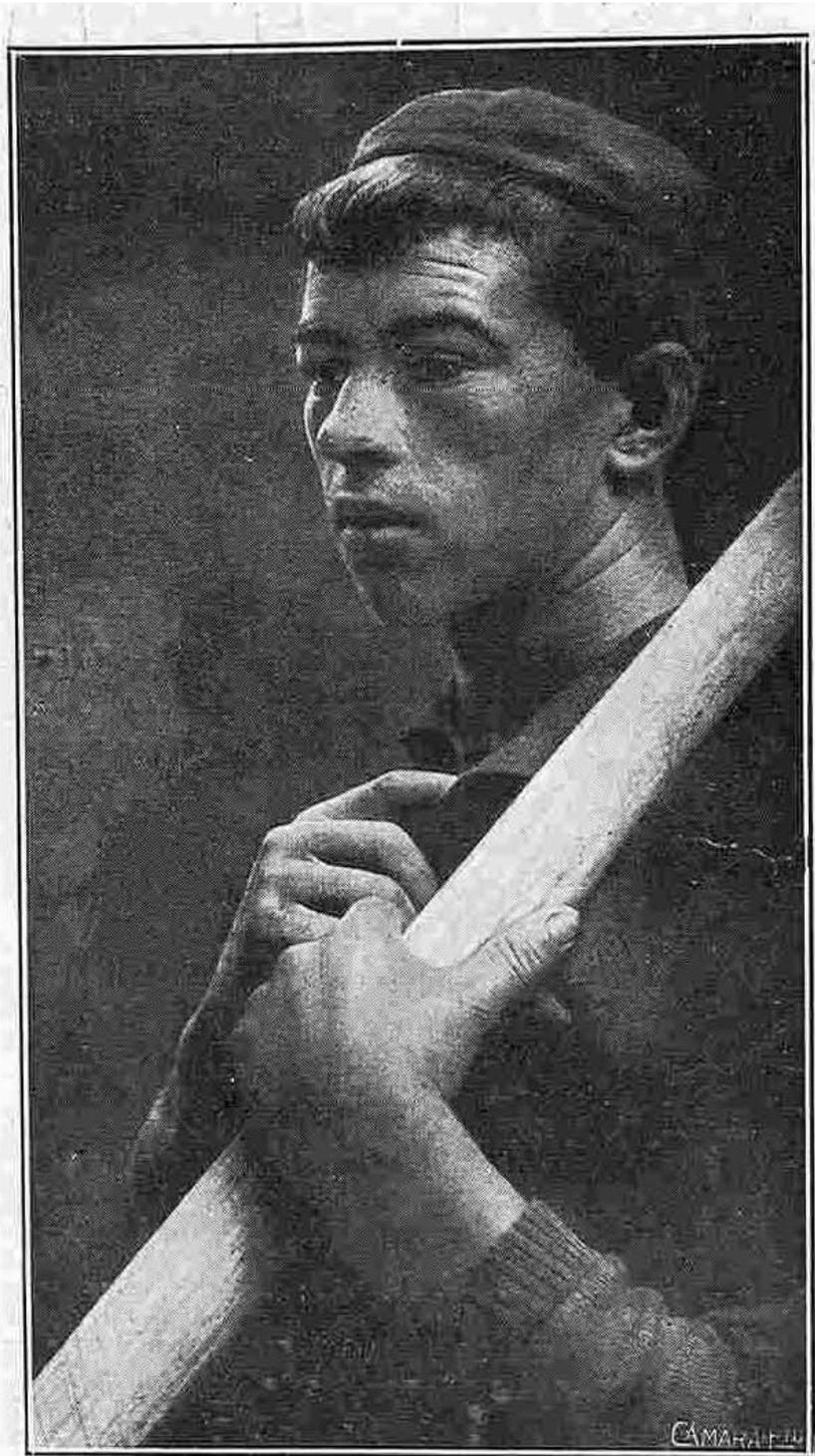
De varios pueblos de la costa, van muchos marineros recibiendo el cebo necesario para dicha campaña invernal.

En San Pedro de Pasajes, son esperadas las lanchas de Ondarroa, que todos los años suelen venir a pasar allí el invierno, dedicándose a la besuguera.

Como los pescadores de Ondarroa, vienen con sus familias, resulta una gran animación en el vecino barrio marítimo durante varios meses.

La besuguera, ya ha debido de empezar a mediados de Octubre en las costas de Asturias y Galicia, y decimos esto, porque el vapor “bayonés”, en su último viaje, de hace un par de semanas, procedente de Gijón, trajo consignadas a este puerto como ensayo siete cajas de hielo, conteniendo besugos que acababan de pescarse en dichas aguas.





«Ramonch», por José Ortiz Echagüe



## “BERMEO”

Agustín Sardá

(*La Escuela Moderna*, nº 1, julio de 1897)

M. Guillard me elogió la habilidad y procedimientos de los pescadores españoles del Cantábrico. Dijo que le habían pedido datos desde Bermeo, para fundar, según creía, una Escuela de Pesca, añadiendo que se alegraría de que se hubiese realizado, porque si a sus excelentes condiciones naturales uniesen los marineros españoles otros conocimientos, alcanzarían en su arte grandes resultados.

El recuerdo de esta conversación me ha llevado a informarme, y resulta lo siguiente:

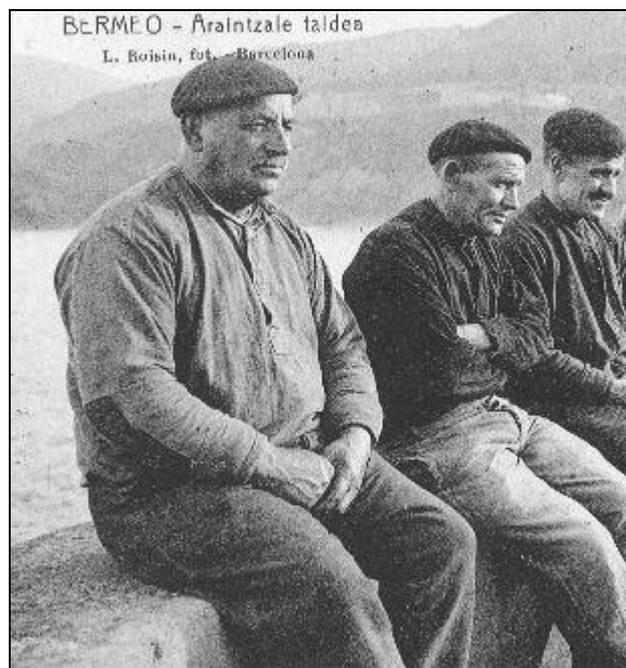
En Bermeo se dedica a la pesca un número de hombres que fluctúa entre 1.400 y 1.600, dedicados a la merluza, el besugo y el bonito en alta mar; y a la de sardina y anchoa en la bahía, importando los productos (que entran anualmente en la caja de la Sociedad, de que hablaré) alrededor de 1.700.000 pesetas.

Se han perdido en el mar, en un quinquenio, 36 vidas.

Los marineros de Bermeo tienen, con razón, fama de diestros y valientes. Siguen los procedimientos antiguos; pero algunos de los que se dedican al bonito, usan ya la brújula y el barómetro. Sus barcos, que no son más que lanchas, tienen pocas dimensiones. El año 1890, los dueños de embarcaciones formalizaron una “Sociedad libre de Pescadores del puerto y villa de Bermeo”, que venía, según creo, de antiguo, y cuyo objeto, según el art. 1º de los



Estatutos, es obtener del ejercicio de la pesca el mayor producto posible, así como el mutuo auxilio de los asociados. Los socorros consisten en 2,50 pesetas semanales a los enfermos, inválidos y ancianos, que hubiesen acabado el término de su empeño, y además medicinas a los primeros. Tienen también derecho a estos socorros los individuos tripulantes de las lanchas inscritas en la Sociedad.



En los Estatutos de la misma se detallan minuciosamente las reglas a que ha de sujetarse la venta del pescado, con el fin de que su precio se mantenga lo más alto posible, conminando con multas a los contraventores. Dicha venta se hace en la casa de la Sociedad, mediante un procedimiento mecánico muy original, para que las subastas se verifiquen sin rozamientos ni disgustos.



Hay además en los Estatutos una serie de disposiciones destinadas a precaver los riesgos de los marineros en el mar y favorecer la pesca. Al efecto, se nombran todos los años un atalayero en el cabo Machichaco, un fogonero en Barterra, cuatro guardas de las lanchas de la asociación amarradas en el puerto, y cuatro señeros y dos contraseñeros para cada grupo de embarcaciones, que son las siguientes: 1º lanchas mayores, que deberán medir más de 42 pies de eslora y ocho y medio de manga. 2º Lanchas potineras, traineras y botes que, dedicándose a la pesca de altura, tengan menores dimensiones que las determinadas anteriormente. 3º lanchas sardineras que, cualquiera que sea su medida, se dedican a la pesca de la sardina por medio de redes de mallas.



No están comprendidas en estas disposiciones las traineras que se dedican a la pesca de la sardina con redes de cerco o malla. Las obligaciones de los señeros son atalayar todas las mañanas antes de la hora fijada para salir al mar, observando el estado de éste, el aspecto del horizonte y el viento reinante, consultando el barómetro



de la Sociedad, para decidir el tiempo probable que pudiera reinar durante el día. En su vista, dan o no la orden de salir. También ejercen funciones en alta mar para los momentos en que amenaza el viento, anunciando con la bandera de señales la conveniencia de arribar al puerto. Todas estas funciones están minuciosamente detalladas, lo cual prueba que la Sociedad, si se preocupa del lucro, no descuida tampoco la vida de los asociados y la seguridad de las embarcaciones. Igualmente demuestra que hay en Bermeo, población de más de 9.000 habitantes, mayores elementos aún que en Groix para fundar una buena Escuela de Pesca.



## “DESDE ASTURIAS”

(*El Noroeste*, 22 de diciembre de 1898)

Con motivo de la marejada y el fuerte viento que reinó durante la tarde y noche de anteayer, varias lanchas de las que se dedican a la pesca del besugo y que venían a tomar puerto con una buena cantidad de tan sabroso pescado, fueron a varar a la playa del Arbeyal, entre los sitios conocidos por Monte de Coroña y Molino de Jove.



Allí tuvieron que enviar varios carros los armadores de las embarcaciones, para transportar el pescado a la población; pero, según se nos dice, la merma en las docenas de besugos y hasta en las merluzas fue grande, pues los ladronzuelos, que no faltan en todas partes, sustrajeron de las embarcaciones abandonadas, grandes cantidades de pescado, que no fue posible averiguar dónde y cómo las llevaron.



El resto que quedaba en las lanchas, como igualmente éstas, que habían sufrido averías de alguna consideración, fueron conducidas por tierra y arrastradas por ganado hasta los muelles del puerto.



**“DESASTRES DEL TEMPORAL”**  
*(Heraldo de Madrid, 19 de febrero de 1900)*

(De nuestro corresponsales).

*Santander 18 (7,40)*

Por estar interceptada la línea telegráfica, no me fue posible comunicar ayer noticias del temporal.

Como el día se había presentado bueno, se hicieron a la mar las embarcaciones de pesca. Pocas horas después fueron sorprendidas por fuerte viento, que las impidió volver al puerto.

El vapor de pesca *Victoria número 2* consiguió entrar de arribada, trayendo a remolque cinco traineras.

Las familias de los pescadores que quedaban en la mar, temiendo por su vida, enviaron a dicho vapor en socorro de las lanchas que faltaban, y el *Victoria* volvió, trayendo otra trainera con 12 tripulantes que estaban pidiendo auxilio enfrente de las Quebrantas.

El vapor *Corconera número 2* logró echar un cabo para dar remolque a tres traineras. Cuando estaban a unas dos millas de Cabo mayor, volcó una de las traineras, nombrada *Dos Hermanas*. Los tripulantes de las otras traineras despreciando el peligro, pues el mar estaba imponente, se lanzaron en socorro de sus compañeros, salvando de una muerte cierta a 10 de los 12 hombres que componían la tripulación.

Los desaparecidos son Francisco y Pedro Larrozea, hermanos, naturales de Bermeo, que dejan esposa e hijos en el mayor desamparo.



El patache *Nieves* recogió 13 náufragos de la lancha *San Francisco*, de Lastres (Asturias), uno de cuyos tripulantes se ahogó.

El vapor de pesca *Elenita* recogió las tripulaciones de seis traineras, las cuales llevó a remolque hasta cerca de Santoña, donde volcaron y se fueron a pique, salvándose los tripulantes en el vapor.

De Laredo falta una lancha con tres hombres.

Noticias de San Vicente de la Barquera confirman que han desaparecido 14 hombres de dos lanchas.

Gracias a los vapores de pesca, cuyos humanitarios servicios he mencionado, no ha habido que lamentar muy horrible tragedia.

El gobernador civil prepara una suscripción para aliviar tanta desgracia.

Ha amainado el temporal.

El vapor *León Victoria número 1* salió a las doce de la noche para prestar auxilio al patache *Adriano*, de Bilbao, que desarbolado y con el botalón muy comprometido, entró a remolque.

*Castro 18 (7,30 t.)*

Ignórase el paradero de un bote de este puerto que salió a la pesca del besugo, tripulado por siete individuos.

Al patrón le acompañaban dos de sus hijos y un hermano.

Se supone que el bote ha naufragado, sin que pudiera prestársele auxilio.

*Gijón 18 (6,5 t.)*



Desde el mediodía de ayer descargó un horroroso temporal de viento sobre esta costa, que sorprendió en la mar a los vapores y lanchas de pesca.

Corriendo el temporal apareció en la playa de San Lorenzo el bergantín *Juanita*, de la matrícula de Villagarcía, que iba para Cardiff con cargamento de pinos.



Desde tierra se le mandó hundear hasta prestársele auxilio, saliendo a este efecto una lancha, que recogió a cinco de los tripulantes...

Se han recibido noticias tristísimas de los demás puertos de la provincia.

Faltan muchas lanchas pescadoras, y se calcula que llega a 60 el número de víctimas.



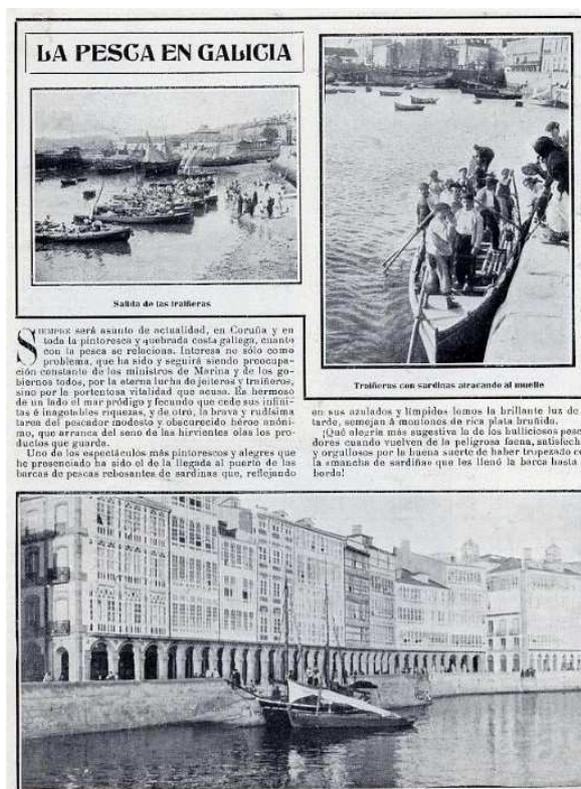
## “LOS DRAMAS DEL MAR”

(*La Correspondencia de España*, 9 de abril de 1900)

Una carta de Bayona de Galicia nos trae la siguiente triste noticia:  
Muchos años hace que no se registra en esta villa un naufragio tan horrible como el de hoy.

Tres barcos osaron salir esta mañana a la pesca del besugo. Dos de ellos volvieron arrepentidos a ganar el puerto. El otro, en vez de seguirles, se hundió en una temeridad y dedicose a buscar restos y efectos de buques perdidos, que vagan por la costa.

El temporal se ensoberbecía y la mar acabó por arrastrar de sobre cubierta a diez de los doce marineros que tripulaban aquel desgraciado batel.



Uno había quedado a bordo ¡infeliz! ¿Quién sería? Uno que optó por echarse a nadar antes que despedazarse con el barco, más en vano fue la lucha. Una oleada, cuando ya se hallaba cerca de la roca ansiada, le hizo chocar contra aquel promontorio granítico, y ya cadáver, lo volvió a arrastrar el abismo hacia su insaciable seno.

Las víctimas del arrojó son la plena juventud de la vida, una buena parte del alma de Bayona.

El señor ayudante de Marina, cuya conducta deja mucho que desear, debiera tener muy en cuenta que las leyes prohíben que en una misma embarcación vayan a pescar los miembros de toda una familia. Así no tendría este pueblo que lamentar hoy un caso tristísimo que no reproduzco aquí por no enlutar más el corazón de una madre que llora la pérdida de tres seres queridos.

La falta de tiempo impídeme dar hoy detalles minuciosos respecto a este cruel drama, que vino a sembrar el dolor entre las clases marineras de la localidad.



## “DESGRACIA EN EL MAR”

Martínez

(*El Imparcial*, 12 de febrero de 1900)

Gijón 10 (3,50 tarde).

A las diez de esta mañana hallábase próximamente a ocho leguas de este puerto la lancha *Capitana* de Luanco, tripulada por diecisiete hombres, que se dedicaban a la pesca del besugo, cuando divisaron al vapor *Elena*, de la Compañía Sierra, de Bilbao, y el cual venía de Liverpool.

Como vieron que se les venía encima, trataron de dejarle paso, pero el *Elena* embistió a la lancha por la mura de babor, abriéndole una brecha y haciendo saltar unos remos y rompiendo otros.

Una astilla dio un gran golpe en el pecho al marinero José María Gutiérrez, natural de Luanco, casado y con dos hijos.

El infeliz cayó al agua, y era cadáver cuando lo izaron por los cabellos, el patrón de la *Capitana* y dos marineros del *Elena*, que había parado su máquina cuando ocurrió el abordaje.

El cuerpo de Gutiérrez fue depositado en la cubierta del *Elena*, al que se trasladaron los náufragos, los cuales arribaron a ese puerto a la una de la tarde.



## “DESASTRES DEL TEMPORAL”

Ferreirós

(*Heraldo de Madrid*, 18 de febrero de 1900)

(Por teléfono. De nuestro corresponsal. San Sebastián 18 (12,15 m.).

En las primeras horas de la noche se ha desencadenado un violento temporal de viento huracanado, acompañado de aguacero.

La tempestad sorprendió en alta mar a los vapores pesqueros, que se apresuraron a refugiarse en los puertos; pero perdieron las lanchas que traían a remolque, de las que se dedican a la pesca del besugo.

El vapor *Mamelena num. 6* perdió seis lanchas con 7.000 Kilos de besugo.

Por teléfono me comunican de Pasajes que ha entrado el vapor pesquero *Churruca*, al que, según se dice, arrebató un golpe de mar al fogonero, que pereció ahogado.

Falta el vapor pesquero *Urdaneta*. Créese que habrá logrado refugiarse en algún puerto de la costa.

Las familias de los tripulantes esperan con terrible angustia la llegada del *Urdaneta*, ofreciendo un cuadro tristísimo.



“LOS DRAMAS DEL MAR.  
NAUFRAGIO DE LA LANCHA *ITURNIO*,...  
VEITIÚN AHOGADOS”

Castell

*(El Imparcial, 27 de enero de 1901)*

*EN MOTRICO.- DIECISEIS VIUDAS Y CUARENTA  
HUÉRFANOS.*

Acabo de regresar de Motrico, donde la consternación es inmensa, pues con motivo de la catástrofe de ayer quedan en el mayor desamparo dieciséis viudas y cuarenta niños de corta edad.

La campaña de pesca del besugo era muy mala este año, pero había mejorado algo en la semana que ha terminado tan trágicamente para aquel pueblo.

El sábado de madrugada presentaba el tiempo buen cariz, por lo cual se hicieron a la mar las doce lanchas de altura que se dedican a la pesca del besugo, dirigiéndose a las calas a merced de un viento que de improviso se convirtió en vendaval.



Ocho de las lanchas volvieron en seguida al puerto y las otras cuatro lucharon con la mar, sin más defensa que su miserable velamen y la pericia de sus tripulantes.

De estas cuatro lanchas, tres lograron, después de sobrehumanos esfuerzos, ganar el puerto, y sus tripulantes dicen haber visto muy lejos una lancha que suponen sea la perdida y que se hallaba a unas cinco millas al Norte de Motrico, y la cual dejaron de ver súbitamente.

El cuadro que ofrecía ayer el puerto de Motrico era tristísimo. Agolpábanse allí centenares de personas que ansiosamente miraban al mar, muchas de ellas llorando.

Todavía, sin embargo, se conservaban esperanzas de que la lancha hubiera podido entrar en algún puerto vecino.

Se telegrafió a todos los puertos de la costa, y de todos contestaron no haber visto semejante lancha.

Las autoridades dispusieron anoche que salieran al mar los vapores, pero éstos nada encontraron.

Volvieron a salir esta mañana, pero el resultado fue el mismo.

He aquí ahora la filiación de las víctimas de esta terrible desgracia:

Nicomedes Elozu, patrón de la lancha, casado, con dos hijos.

Pedro Ituarte, casado, cinco hijos.

Francisco Goenaga, casado, tres hijos.

Joaquín Lecube, casado.

Pedro Barrenechea, casado, cuatro hijos.

Nemesio Barrenechea, soltero, hijo del anterior.



Pedro Celarain, casado, cinco hijos.

Ramón Susaeta, viudo, tres hijos.

Manuel Basusco, casado.

Nicomedes Bartija, casado, un hijo.

Manuel Olave, casado.

Ramón Lete, casado.

Remigio Lete, soltero, hermano del anterior.

Juan José Galdós, casado, seis hijos.

Casildo Landa, casado, tres hijos.

Pedro Uranga, soltero.

Agustín Aguirregomezorta, casado, cuatro hijos.

Ignacio Aguirregomezorta, casado, hermano del anterior.

Rafael Iturrino, casado, tres hijos.

Eusebio Usabiaga, soltero.

La mayor parte de los solteros, eran el sostén de sus ancianos padres.

La *Voz de Guipúzcoa* ha abierto una suscripción a favor de las familias de los náufragos.

### *San Sebastián 27 (8, 11 noche). Confirmación de la catástrofe.*

Está plenamente confirmado que el naufragio debió ocurrir a las diez de la mañana y a unas cinco millas del puerto.

En tal sitio vieron a la lancha perdida varias otras embarcaciones de pesca.

Los tripulantes de éstas convienen unánimemente en que nada hacía preveer el temporal. El barómetro estaba alto y el mar



tranquilo, cuando empezó a soplar de pronto un viento Sudoeste, que se convirtió en breve en huracanado, saltando al Noroeste.

Por fortuna, ni vapores, ni lanchas habían echado aún las calas, pues de no haber sido así, antes de que hubieran podido recogerlas les hubiera faltado tiempo para ponerse en salvo y la catástrofe se hubiera hecho extensiva a muchas embarcaciones.

Se supone que el naufragio fue ocasionado por un golpe de viento, pues cuando se la vio desaparecer navegaba con vela.

La embarcación era grande, pues contaba 31 pies de eslora y llevaba 21 tripulantes.

#### *Vapor salvado y goleta perdida*

Esta tarde ha entrado en este puerto el vapor *Elcano*, que se creía perdido.

En cambio, a la entrada de Bayona se ha perdido la goleta *Helena*, de 190 toneladas.

La tripulación ha sido salvada gracias a los auxilios prestados desde tierra.



**“LA PESCA A VAPOR EN GUIPÚZCOA”**  
*(El Mundo Naval Ilustrado, 10 de abril de 1901)*

Es un hecho generalmente conocido, ya que quizá sean contados los españoles que durante la época veraniega no han ido a San Sebastián, que la industria pesquera se encuentra allí en estado floreciente, tanto por la cantidad de embarcaciones que a la marina se dedican, como por las artes perfeccionadas que emplean; no teniendo nada que envidiar, desde este punto de vista, el puerto donostiarra a los más famosos del extranjero.

Lo que pocos saben, en cambio, es la causa originaria de ese adelanto verdaderamente halagüeño para el sentimiento patrio, y la participación importantísima que en aquél tuvieron varios guipuzcoanos ilustres, con cuyos nombres, mal que pese a su modestia, vamos a honrar hoy las páginas de nuestra Revista.

Durante el año 1878, el Cantábrico, tan pródigo en sus tempestades, quiso demostrar que no se saciaba con las vidas de los infelices pescadores que hasta entonces pagaron el tributo exigido por mar tan proceloso. El día 20 de Abril desencadenóse en él furiosa tempestad, arrebatando la vida a más de doscientos pescadores y sumiendo en el mayor desconsuelo a sus familias, muchas de las cuales quedaron en el mayor desamparo; pues si bien la caridad pública acudió solícita por medio de suscripciones a enjuagar las lágrimas de aquellas desgraciadas, llevando su óbolo a las viudas y huérfanos, la falta de aquellos fornidos brazos que con



su trabajo daban el sustento a sus familias se hizo más patente una vez que fueron consumidas las dádivas de la caridad.

Penosísima fue la impresión producida en todo este litoral, sobre todo en aquellas personas que con más afecto miraban a cuanto se relacionaba con el mar y con las industrias que de él se derivan; mas a nadie se le ocurrió buscar un remedio que evitase en lo futuro desgracias tan tremendas. Decimos mal; hubo una persona que, reflexionando sobre el modo de ejercer una industria tan azarosa en la forma que venía haciéndose, se preguntó: ¿por qué la pesca no ha de elevarse al nivel de otras industrias, tomando de los adelantos modernos aquellos elementos que le sean necesarios para la seguridad de la vida de los pobres pescadores? La navegación por vapor puede decirse que casi ha sustituido a la vela, tanto en la navegación de cabotaje como en la de altura; y sin embargo, cuando los primeros buques de vapor comenzaron a surcar los mares, nadie creía que el buque de vapor llegase un día a luchar con ventaja con el velero. ¿Por qué no ha de suceder lo propio en la industria de la pesca? Cierto es que de sustituirse las actuales embarcaciones con buques de vapor capaces de arrostrar los mayores temporales, el capital que emplease tendría un valor cien veces superior al de las actuales embarcaciones; que los gastos de entretenimiento habrían de ser forzosamente aumentados en la misma proporción; que el combustible que hubiese de emplearse y el personal encargado del manejo de las máquinas habrían de gravar de un modo exorbitante el capítulo de gastos; pero en cambio, como dicen el refrán inglés, *times is money*, y



ciertamente que cuando los tripulantes de un buque lleguen a tener confianza en las condiciones marineras del mismo, no perderán lastimosamente el tiempo.

Estas o parecidas reflexiones debió hacerse Don Ignacio Mercader, socio de la casa “Mercader e hijos”, a raíz de los sucesos antes mencionados y poniendo, como vulgarmente se dice, manos a la obra, comenzando en Diciembre de 1878, con el vapor de aquella matrícula, llamado *Comerciante*, de 300 toneladas de desplazamiento, y del cual eran armadores los citados señores, a remolcar desde este puerto hasta los sitios de la pesca las embarcaciones que se dedicaban a la del besugo, cuyos tripulantes iban a bordo del citado vapor y sólo bajaban a sus embarcaciones para llevar a cabo las faenas de la pesca, teniendo de este modo un refugio seguro a bordo del *Comerciante* si un súbito temporal llegaba a desarrollarse.

Durante toda la campaña besuguera prestó el citado vapor el servicio de remolque a varias lanchas del puerto, sin que ocurriese ningún contratiempo.

La prueba estaba hecha; más a pesar de la actividad y energía desplegados por D. Ignacio Mercader en estas pruebas, embarcándose el mismo en persona y dirigiendo las operaciones, aquéllas costaron a la casa armadora sacrificios pecuniarios de alguna consideración. No fue esto suficiente para hacer variar de su propósito a quien le sobraban fuerzas y energía para mayores empresas.



Decidióse a llevar adelante una idea tan simpática por lo humanitaria que en sí era, y mirando solamente desde el punto de vista filantrópico, resolvió trasladarse al extranjero, donde las industrias marinas se hallan más desarrolladas, para estudiar y adaptar en esta costa los adelantos que aplicaban a su industria los pescadores extranjeros.

Al efecto recorrió los puertos principales de las costas francesa e inglesa de la Mancha y los renombrados del mar del Norte. Su visita a estos puertos produjo verdadera desilusión; pues si bien las embarcaciones que se dedicaban a la pesca de altura eran muy sólidas como construcción y capaces de arrostrar un temporal, no estaban dotadas con propulsión de vapor; sino que eran buques veleros que sólo llevaban una caldereta de vapor para hacer funcionar a un molinete que les servía para izar a bordo los artes de pesca.

No existía, pues, en aquella época buque alguno de vapor expresamente construido para la pesca, pues la media docena de vaporcitos que en algunos puertos del mar del Norte se dedicaba a esta industria eran vapores remolcadores que, cuando carecían de buque para remolcarlos, se dedicaban en sus ratos de ocio a la pesca.

Fijóse en un constructor afamado, Mr. David Allan, de Leith, quien había construido una porción de buques veleros destinados a la pesca del bacalao en el mar del Norte y en los célebres bancos de Islandia; y tomando por base las condiciones de solidez de aquellos buques, encargó un casco con cubierta corrida aparejado de



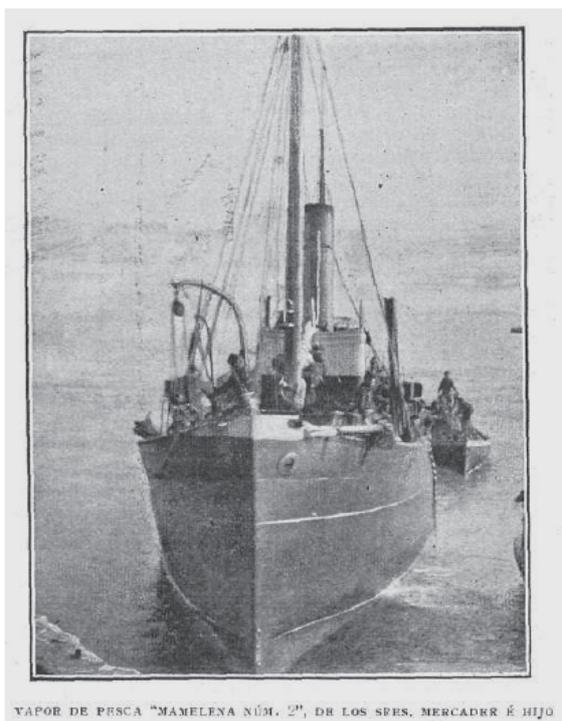
goleta para un vapor cuya estabilidad y condiciones marineras superaban todavía a los buques antes citados, y al propio tiempo encargó a una de las más renombradas casas constructoras de máquinas una de alta y baja presión, sistema "Compound", con condensación, la cual debía desarrollar 18 caballos nominales, o sea 80 efectivos. Para un casco cuyo tonelaje bruto apenas excedía de 40 toneladas, la citada máquina era en extremo poderosa, puesto que desarrollaba una fuerza equivalente a dos caballos efectivos por tonelada bruta. Con estos elementos creía el autor de este proyecto poder desafiar las iras del Cantábrico, y en efecto, terminada la construcción del buque, que fue bautizado con el nombre de *Mamelena*, fuese él mismo en persona al puerto de Leith, desde el cual hizo viaje a San Sebastián, sufriendo en el mar del Norte un furioso temporal que causó algunos naufragios. En esta travesía fue cuando el vapor *Mamelena* dio pruebas de sus excelentes condiciones marineras.

Llegado felizmente a la capital donostiarra, hubo necesidad de formar su tripulación y dedicarla a la pesca con redes, puesto que no era posible sostener una tripulación todo el año para no aprovechar su servicio más que durante dos o tres meses. Llegada la costera del besugo, el *Mamelena* comenzó sus faenas en Diciembre de 1879, remolcando cinco o seis lanchas besugueras, cuyas tripulaciones iban a bordo del vapor cuando el tiempo era algo inseguro.

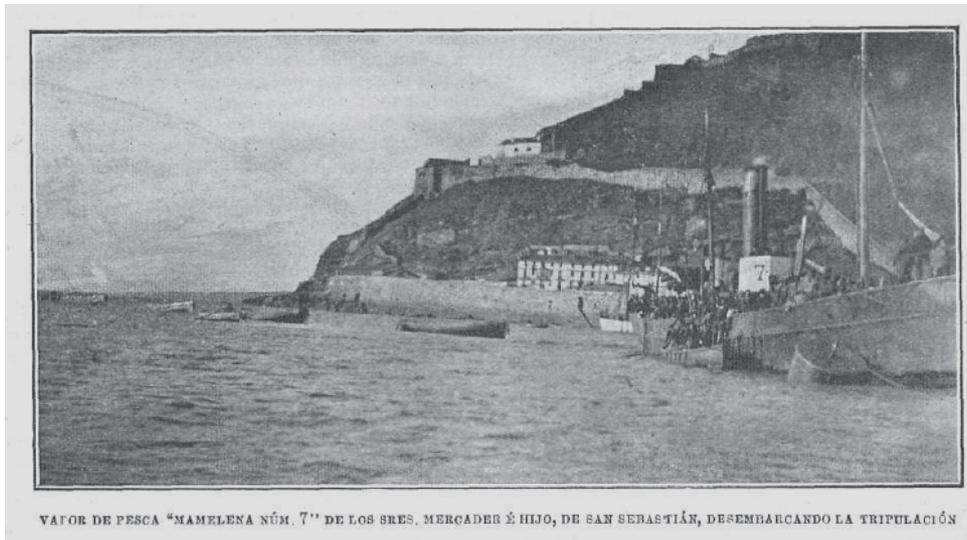
Terminóse la campaña besuguera, de la cual debieron quedar los armadores algún tanto satisfechos, puesto que inmediatamente



encargaron la construcción de otro vapor de 70 toneladas brutas y 125 caballos efectivos, el cual con el nombre de *Mamelena número 2*, se unió a su compañero y tomó parte en la campaña de 1880. A éste siguió el *Mamelena número 3*, mandado construir por los mismos armadores en 1882 y que obtuvo la medalla de oro en la Exposición de pesca celebrada en Edimburgo aquel año. Su tonelaje bruto era de 94 toneladas, con máquinas que desarrollaban 150 caballos efectivos. A estos buques siguieron los *Mamelena números 4 y 5*, y así sucesivamente hasta el *Mamelena número 12*, que son los buques que cuenta en la actualidad dicha casa armadora, los cuales suman un tonelaje bruto de 1.147 toneladas, desarrollando sus máquinas 2.080 caballos efectivos.



Una flotilla de vapores tan importantes, cuyas máquinas hállanse constantemente trabajando, precisan para su entretenimiento una labor de continua inspección, cosa difícil de obtener en talleres que no se dedican exprofesamente a la reparación de máquinas marinas. Así lo debieron comprender los Sres. Mercader e hijo, cuando al desarrollo de su flotilla unieron una instalación para el arreglo de las máquinas y calderas de sus vapores.



Estos talleres, aunque no son de grandes dimensiones, hállanse montados en tal forma, que en su fundición elaboran hasta hélices de 1.200 Kilogramos de peso; se caldean ejes de 15 centímetros de diámetro, se elaboran todas las piezas necesarias en hierro, acero o bronce, que constituyen las máquinas de los citados vapores, y en el ramo de calderería se recomponen las calderas, y hasta nos consta que han construido alguna nueva, incluso sus placas tubulares, de 12 toneladas de peso.



Las cantidades de pescado capturado, siendo, como es natural, muy importantes, todos los medios con que cuentan para desarrollar esta industria, traían consigo el empleo de grandes cantidades de hielo, necesario para exportar el fresco en buenas condiciones al interior de España y al extranjero. Vióse, pues, la necesidad de poder disponer en momentos dados de gran cantidad de hielo; y con el fin de obtenerlo en buenas condiciones, montaron dichos señores una máquina capaz de producir 4.200 Kilos en veinticuatro horas. Además, los Sres. de Mercader, teniendo en cuenta el consumo de jarcia que hacen los vapores de pesca, montaron también una fábrica, cuyas máquinas son de las más recientes que se conocen, merced a las cuales fabrican todos los cordajes que precisan tanto para las artes de pesca como para sus maniobras.



Asimismo poseen dichos señores telares mecánicos, donde se fabrican la mayor parte de las redes que usan sus embarcaciones.

Para dar una idea de la importancia que tiene esta industria, vamos a exponer ante nuestros lectores los siguientes datos:

Ascienden a 37 los maquinistas y fogoneros empleados constantemente en los doce vapores; unida esta cifra a los 91 hombres de cubierta, nos dan 128 ocupados en el mar. En los talleres de reparación y carpinteros de ribera empléanse 34 hombres, que unidos a otros 39 empleados en las fábricas de jarcia, hielo y redes, carboneros, carreteros y guardianes, etc., hacen un total de 201 hombres, que se hallan empleados a sueldo jijo durante todo el año.

Cuando algunos de los vapores se dedican a la costera del besugo, lleva cada uno de ellos a remolque seis lanchas, con cubierta postiza, tripulada cada una por 13 hombres; y como en estos últimos años son tres los vapores que se han dedicado a esa clase de pesca, resulta que, a más de los empleados antes citados, viven al amparo de la empresa de los Sres. Mercader e hijo 234 pescadores, que emplean en tierra un número mayor de muchachos y mujeres, dedicados a cebar los aparejos y a preparar el pescado capturado.

Puede, pues, calcularse que durante los meses de Diciembre, Enero, Febrero y parte de Marzo exceden de 650 las personas que viven de los productos de esta importante industria.

Antes del establecimiento de los vapores de pesca, la importancia de ésta en el puerto de San Sebastián no excedía, por término



medio, de 150.000 pesetas al año. Hoy, con el desarrollo que tan importante industria ha adquirido, merced al establecimiento de los vapores, calcúlase que el valor del pescado que entra en dicha ciudad no bajará de dos millones de pesetas anuales.

Por todo lo expuesto comprenderán nuestros lectores la razón de que el nombre de los Sres. Mercader e hijo suene como nota simpática en los oídos de cuantos a la industria pesquera se dedican, y sean mirados con verdadero cariño por los pescadores del litoral. Otra Sociedad importante es la de los señores Otermín y Compañía, de la que es Gerente el señor D. José María de Aristiguieta.

Constituida esta Sociedad en Agosto del año 1899 con el objeto de explotar la industria pesquera, para lo cual adquirió los vapores pertenecientes al Sr. Erquicia, y que reseñaremos después, viene funcionando hasta la fecha con creciente éxito y sostiene ya relaciones con el comercio no solamente peninsular, sino también de importantes plazas extranjeras.

El número de vapores que utiliza es el siguiente:

*Elcano*, de 22,18 metros de eslora, 5,25 de manga, 2,28 de puntal, 56 toneladas de registro bruto y 25 neto.

*Oquendo*, de 28,18 metros de eslora, 4,59 de manga, 2,75 de puntal, 66,84 toneladas de registro bruto y 28,95 neto.

*Churruca*, de 28,66 metros de eslora, 6,04 de manga, 2,85 de puntal, 99 toneladas de registro bruto y 45,54 neto.

*Legazpi*, de 26,09 metros de eslora, 5,42 de manga, 2,75 de puntal, 80 toneladas de registro bruto y 36 neto.



*Urdaneta*, de 25,08 metros de eslora, 6,50 de manga, 2,80 de puntal, 90 toneladas de registro bruto y 50 neto.



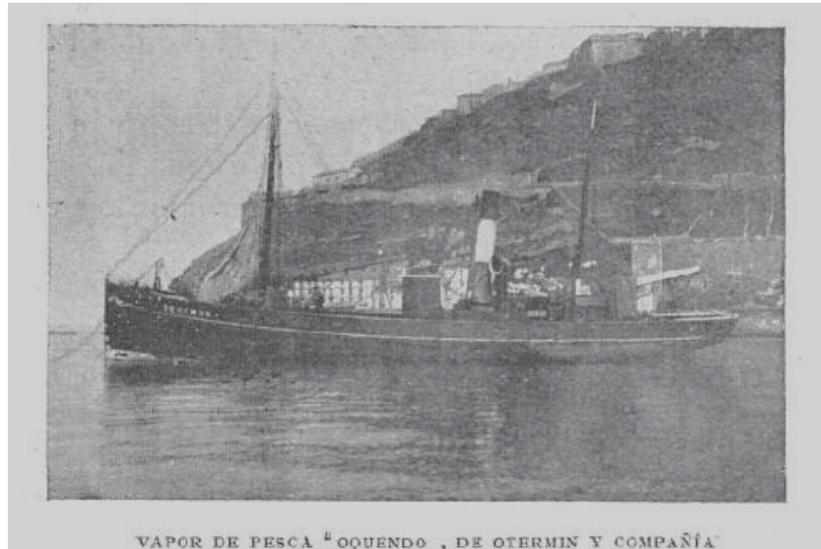
La tripulación de estos vapores se compone de 80 hombres que, sumados a los 25 empleados en almacenes, hacen un total de 105, que encuentran ocupación todo el año en esta casa, que aunque reciente industria a que se dedica.

Estos vapores, igual que los de la casa de Mercader, se decían todo el año a la pesca de la merluza con red, siendo arrastrada cada red por dos vapores, y diariamente viene al puerto un vapor de cada empresa con la pesca que han tenido todas las parejas. La pesca de la merluza la hacen a distintas distancias; pues si bien hay meses en que pescan de 40 a 60 millas del puerto, en otros se ven en la precisión de ir a más de 150 millas.

Todos los vapores tienen una marcha de 9 a 11 millas por hora.



En el puerto de San Sebastián toman el carbón de consumo y dejan la pesca, que es llevada al edificio municipal de venta de pescado, donde se subasta y se prepara en cajas para exportar a España y al extranjero.



En los meses de Diciembre, Enero y Febrero cada empresa pone uno de sus vapores para dedicarlos a la pesca del besugo, y cada vapor lleva a remolque unas cinco o seis lanchas de cubierta bien cerrada, yendo las tripulaciones de estas lanchas a bordo del vapor hasta las calas de pesca. La tripulación de cada lancha se compone de doce hombres.

Los vapores destinados al besugo salen a la mar a la madrugada y vuelven el mismo día al anochecer.

Además de estas Compañías practican la pesca en toda la costa gran número de lanchas, llamadas caleras, tripuladas por 22 hombres, y que se dedican a la pesca del besugo en invierno, y en



verano a la del bonito. Tienen dos palos y navegan muy bien a la vela; son lanchas fuertes y muy bien construidas.

Las traineras son embarcaciones muy finas y muy ligeras, van tripuladas por doce remeros y patrón. Además, los días de buena brisa se las pone dos palitos con velas iguales a las que usan las lanchas caleras.

Las traineras se dedican a la pesca de la sardina. También hay dos lanchas de vapor que se dedican a la pesca de la sardina. Se exporta gran cantidad de sardina a Francia.

Los bateles son pequeñas embarcaciones de cuatro remos, y generalmente llevan una sola vela y van tripulados sólo por dos o tres hombres. Se dedican a la pesca de chicharros, verdeles, cabras, panchos, etc., y en la bahía a la pesca del calamar o chipirón.

*Buques costeros.*- Hay gran número de embarcaciones que se dedican Al tráfico de cabotaje entre Bilbao, Ondarroa, Motrico, Zumaya y San Sebastián.

Hace algunos años sólo se veían lanchones, embarcaciones pesadas y que necesitaban mucha tripulación para el manejo de su tosco aparejo. Pero hoy todas las embarcaciones son balandros de 20 a 50 toneladas de carga y pailebotes de 4<sup>o</sup> a 70 toneladas.

Por las anteriores líneas se habrá notado la importancia que la industria pesquera ha llegado a obtener en el litoral cantábrico en general, y particularmente en la *Bella Easo*, merced al esfuerzo y a la inteligencia de los Sres. Mercader, Aristiguieta y Otermín.



Y si este resultado tan brillante lo consiguió por sí sola la iniciativa individual, puede calcularse el desarrollo que alcanzaría la industria pesquera, de encontrar ésta la necesaria protección del Estado.

Es verdaderamente absurdo que, por ejemplo, saliendo los vapores cantábricos a pescar a las mismas alturas que los franceses y verificando sus capturas en el mismo lugar, el fresco que se envía a Francia satisface derechos diez veces mayores que el que los franceses importan a nuestra Península.

Esto sin contar que, por la naturaleza del negocio y por la misma esencia de la industria, todos los artículos destinados al uso en las operaciones de la pesca en Francia y hasta en su consumo para los pescadores de mar, hállanse exentos del pago de derechos.

Son, pues dignos los referidos industriales donostiarras del más entusiasta aplauso, ya que, dando vida a los nobles impulsos del patrimonio y de la filantropía, luchan denodadamente contra la apatía y el indiferentismo oficial, esas dos enfermedades crónicas del Estado español; habiendo llegado a conquistarse, no sólo lugar preferente en la industria a que se dedican, sino las simpatías y el cariño de los denodados pescadores del Cantábrico.



**“EN LAS COSTAS DE LA CORUÑA.  
INVASIÓN DE BARCOS FRANCESES.  
PROTESTA DE LOS PESCADORES ESPAÑOLES”  
(*El Imparcial*, 2 de octubre de 1902)**

La indecisión del gobierno en resolver con la urgencia que el caso requiere el conflicto con la presentación en estas costas de vapores de pesca franceses, que con el aparejo llamado “bou”, destruyen la pesca del besugo, comienza a producir efervescencia entre los marineros que, en número de más de mil, se dedican legalmente a aquellas faenas.

Procediendo con verdadera sensatez, estos marineros inician sus trabajos de defensa y piden al gobierno que se les haga justicia.

Según he dicho en mis telegramas anteriores, se han presentado en estas costas unos siete vapores franceses, dentro de las aguas jurisdiccionales, echan el aparejo del “bou”, le arrastran a toda fuerza de vapor y levantan con la pesca que han cogido. El daño causado es grande porque espantan el besugo y además se llevan enredados en la red los palangres puestos en la mar por los pescadores españoles.

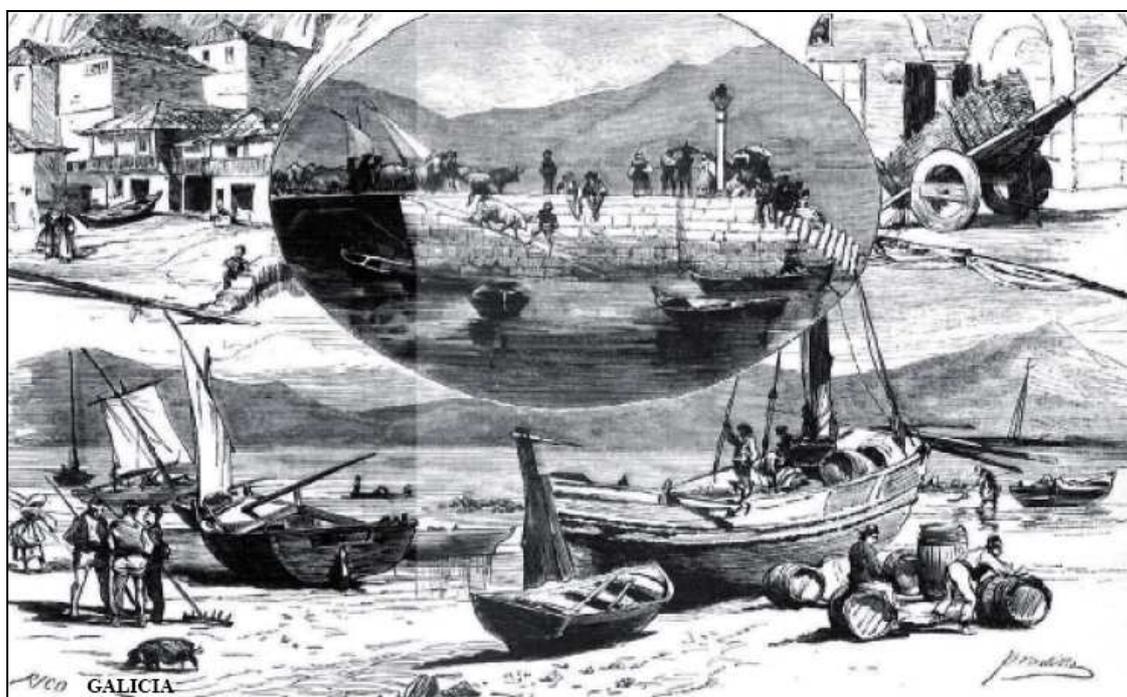
Las protestas hechas por los pescadores gallegos contra la invasión francesa han sido inútiles.

Hoy dirigen telegramas a los periódicos de Madrid y a los senadores y diputados por Galicia, Asturias, Santander y Vizcaya, a fin de que el gobierno y las Cortes resuelvan cuanto antes el conflicto.



En el mismo sentido se dirigen también al ministro de Marina.

Se ha constituido hoy una junta de marineros encargada de practicar los trabajos de defensa y se ha redactado una hoja dirigida a los armadores y pescadores de las costas gallegas para que secunden la propaganda. En esa hoja se hacen presentes los perjuicios que ocasionan los barcos franceses, que, validos de su superioridad, no respetan en la mar las pequeñas embarcaciones españolas, arrollan sus aparejos e imposibilitan las faenas piscatorias de la estación. Señálase en esta hoja que si tal abuso se consiente, aparte del vejamen que ha de significar para España, quedará destruida la industria nacional más importante de la costa, y advierte que pueden ocurrir sucesos graves que deben evitarse.



**“NOTICIAS DE GIJÓN.  
UN NAUFRAGIO.- TRES AHOGADOS**  
*(La Correspondencia de España, 23 de marzo de 1903)*

Se han confirmado oficialmente los rumores circulados esta mañana acerca del naufragio de la lancha *Nuestra Señora de Luanco*, que se dedicaba a la pesca del besugo.

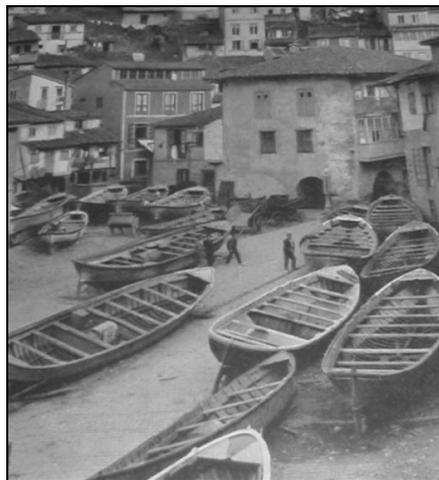
La catástrofe ocurrió ayer tarde, a las cinco, cerca de Cabo Peñas, a seis millas de la costa.

La lancha, en el momento de hundirse, fue vista por los tripulantes de otra embarcación pesquera, los cuales no pudieron socorrer a los náufragos.

Se dice que la tripulación de la *Luanco* se componía de doce pescadores, del patrón y de sus dos hijos.

Aún no se sabe con certeza el número de los ahogados.

También, y a causa del mismo ciclón naufragó en Puerto Cuchilleros otra lancha, *Nuestra Señora de Begoña*, cuyo patrón se ahogó.



## “NAUFRAGIO DE UNA LANCHAS”

(*El Liberal*, 27 de febrero de 1903)

En la noche del miércoles último, salieron de Motrico a la pesca del besugo varias lanchas, que ellas “Ramonita”, recientemente construida, que se hacía a la mar por vez primera.

La patroneaba Vicente Aguirregomez corta con seis tripulantes.

A las cinco de la madrugada, una racha de viento la hizo zozobrar.

Los tripulantes se agarraron fuertemente y se sostuvieron en esa situación hasta las dos de la tarde, en que los divisó el vapor pesquero “Areiro” de Lequeitio, y pudo salvar a todos los náufragos, menos al hijo del patrón de la lancha, de quince años, que pereció en brazos de su padre.



## “EL FRESCO DE NAVIDAD”

Roberto de Palacio

(*Blanco y Negro*, 26 de diciembre de 1903)

Qué casa ni qué mesa carecen en estos días del tradicional y apetitoso besugo que, para su mal, hizo plato obligado de navidad algún perverso Montañero?

Por muy humilde que sea la familia, aun cuando no hubiere otro manjar, el clásico besugo con sus *sardinetas* de limón, no falta en noche de Nochebuena.

Es la cena española por tradición, como son inseparables compañeros el turrón y la sopa de almendra.

Si estará generalizada esta cena en la vigilia del nacimiento del Hijo de Dios, que Madrid sólo consume en los tres días más señalados de Navidad tres o cuatro veces más de los que ordinariamente llegan al mercado.

En estos tres días hallan cómodo o incómodo asiento en el estómago de este vecindario de 36.000 a 40.000 besugos.

Los hay desde 750 gramos hasta de dos Kilos, pero de estos respetables peces se cuentan pocos, dicho sea en honor a la verdad.

Los besugos proceden de Bermeo, Motrico, Lequeitio, Santander y Castro Urdiales, y la mayoría de los que envían a Madrid son de Vigo y La Coruña.

Suelen estar al alcance de todas las fortunas, si es abundante la pesca; años hay en que se puede comprar a peseta el Kilo, es



decir, más barato que de ordinario; mas cuando escasea, no es raro que haya que pagarlo a cuatro pesetas.

El besugo constituye en las clases populares la base y aun el todo de la cena por Nochebuena; en las pudientes, es un plato más de rúbrica en esa noche.

Y mucha gente que no se acuerda del pobre besugo en toda la temporada desde que comienza su captura en el Cantábrico, aun cuando se harte de verlo en las pescaderías, el día de Nochebuena le busca y le codicia como si fuera manjar de los dioses.

Júzguese de su desconsuelo si en esos días, por la escasez de la pesca, se vende a tres o cuatro pesetas y tiene que quedarse sin gustarlo.

Cuando aún no existía el mercado de los Mostenses y el pescado se vendía pesado en arrobas en la plaza del Conde de Barajas, llegó a pagarse un año por Navidad a dieciséis duros la arroba de besugo. Es decir, a veintisiete reales la libra próximamente.

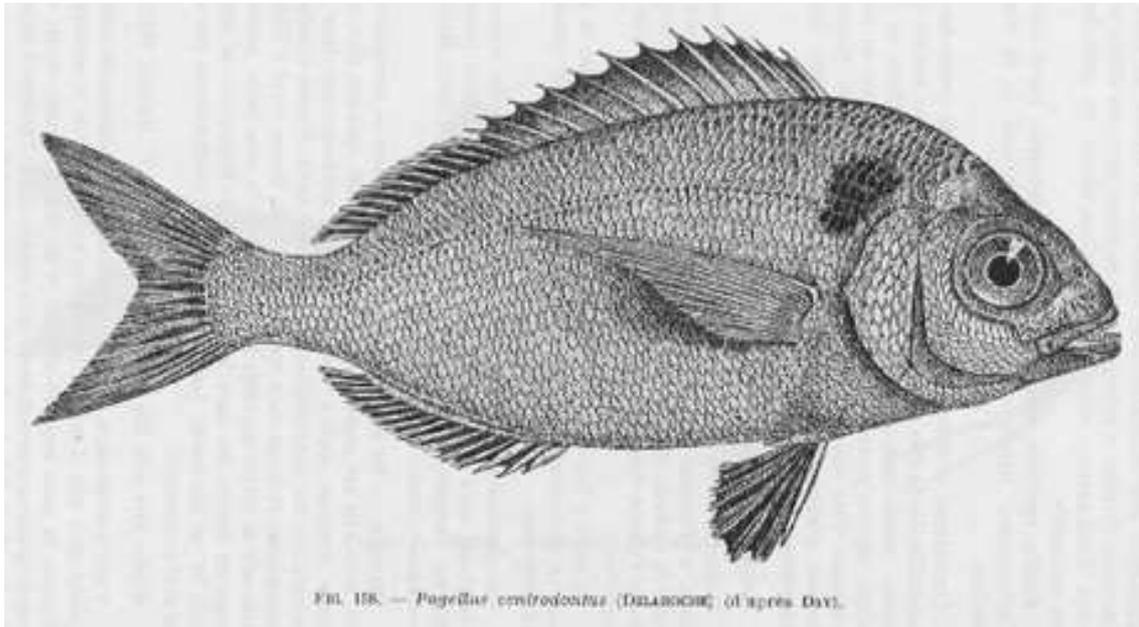
“Hoy *los trenes* adelantan que es una barbaridad:” hay vapores de pesca no sólo españoles, sino franceses, y abarrotan los puertos de toda clase de peces, que en muy pocas horas (en menos podía ser) los traslada el tren a Madrid.

Hay quien por no carecer en día tan señalado para la glotonería del apetecido besugo, sería capaz de hacer cualquier sacrificio; hasta el de no cenar a la noche siguiente.

Y luego que ese pez es tentador, con sus mejillas y su lomo ruborosos, sus expresivos ojos negros y sus dientes menuditos, parece incitar al transeúnte.



¡Dichosos de los que puedan comerlo en paz y en gracia de Dios  
sin tener que recordar bajas en su hogar alegre y risueño!



**“EL CLÁSICO BESUGO.  
CÓMO VIVE Y CÓMO SE PESCA EL PESCADO DE  
NOCHEBUENA”**

*(Alrededor del Mundo, 25 de diciembre de 1907)*

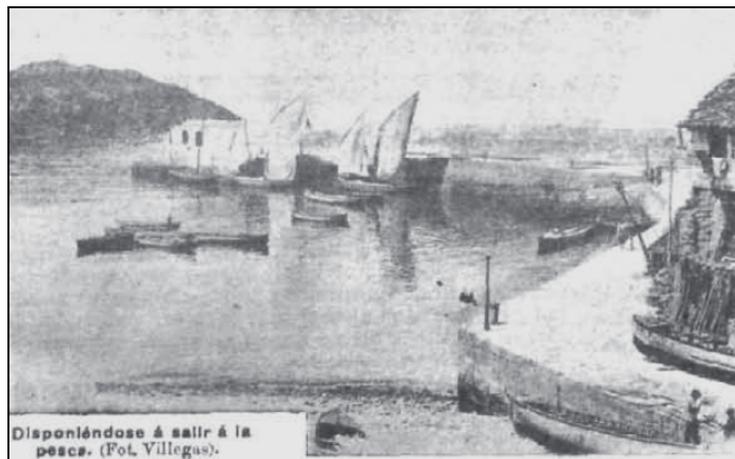
El pavo es en la actualidad el manjar de pascua en casi todos los pueblos; pero el besugo es un plato genuinamente español, y co tal merece ser eternamente conservado como una de las cosas más tradicionales que salen a relucir en estos días.

Y es que el besugo que tanto se vende para las cenas de Nochebuena, el besugo de Laredo, es una especie puramente española, que tiene la galantería de no alejarse nunca a más de cuatro o cinco leguas de nuestras costas del Cantábrico. En éstas, y en las demás de la Península, hay otros besugos más pequeños, y a la familia besuguil pertenece también el pagel. Pero el besugo del Cantábrico, el besugo de pura raza, es superior a todos sus congéneres. Estos aristócratas de la besuguería se reconocen fácilmente por una mancha negruzca que tienen encima de cada una de las aletas torácicas, en tanto que las otras especies sólo presentan manchada la base de la aleta.

Suele decirse que todos los peces son carnívoros, y el besugo no es precisamente una excepción, puesto que devora pececillos pequeños; pero su manjar favorito parecen ser las plantas marinas, pues sólo se encuentra en los sitios donde abunda este género de vegetación. La mayor parte del año permanece, comoya hemos dicho, a unas 8 o 10 millas de tierra y a una profundidad de 80 a



100 brazas. Es un pez de costumbres bastante sedentarias, y al parecer muy sociable, pues vive reunido en bandadas pequeñas, sin moverse en mucho tiempo de los mismos parajes. Sólo al acercarse la primavera estas familias se aproximan más a la costa. En esta estación es cuando crían los besugos, y para ello buscan las playas abundantes en grava y cantos rodados.



La costumbre de comer besugo es ya antigua en España, pero antes considerábase como un lujo que pocos podían proporcionarse. Ello consistía en lo delicado de la carne de este pez, que hacía que, antes de establecerse las líneas férreas, fácilmente se estropease en el camino a las ciudades del interior. Era en aquellos tiempos costumbre traer del Norte los besugos a lomo de macho, metidos en serones, entre hielo, y aún así, porque no se estropeasen, los arrieros tenían que andar de noche y día sin detenerse a dormir ni a descansar, ni siquiera a dar de comer a sus bestias, de modo que muchas veces llegaban éstas reventadas o estropeadas de manera que el dueño había de venderlas a bajo



precio, perdiendo en ellas lo que en el pescado ganaba. De aquí vino el refrán “besugo mata mulo” con el que se aludía a que los arrieros lo mismo podían perder que ganar, según que el tiempo estuviese más o menos frío.

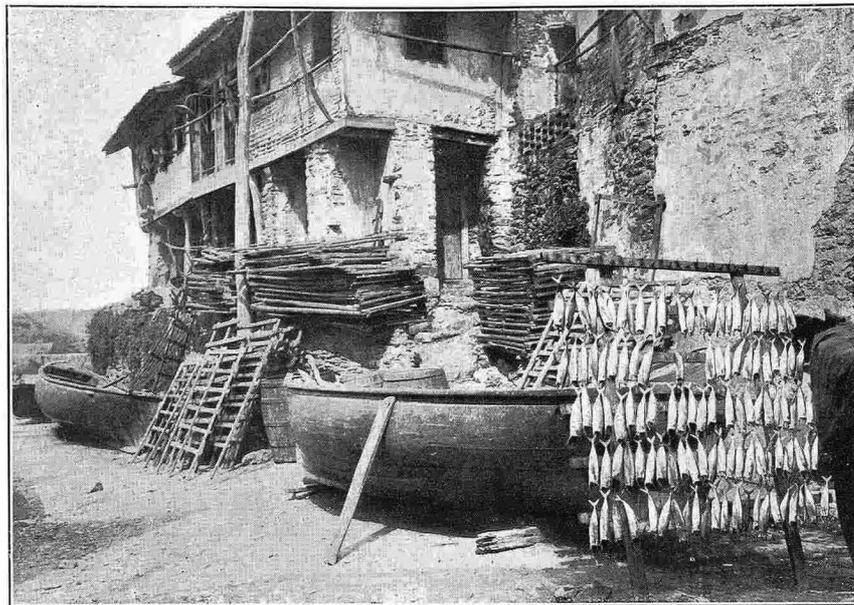
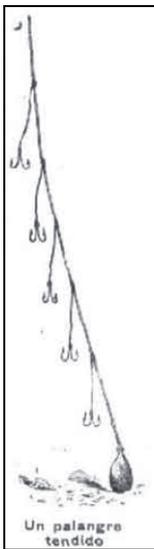
Precisamente el hecho de necesitarse nieve o hielo y una baja temperatura para poder traer los besugos a Madrid, dio lugar a que fuese la Nochebuena la única de las tres grandes vigiliass en que se comía este pescado, pues ya hemos dicho que en la primavera, o sea en cuaresma y semana santa, los besugos están en cría. De aquí a hacerse tradicional y clásico este pescado en los últimos días del año, no hubo más que un paso.

Aunque el besugo del Cantábrico es conocido como besugo de Laredo, no es en Laredo, ni siquiera en la provincia de Santander, donde únicamente se pesca. Cógense también muchos en las costas de Asturias y Galicia, tanto para enviarlos al interior, como para convertirlos en escabeche. Pueden cogerse besugos aislados con cualquiera de las redes fuertes que se emplean para la pesca en general, pero cuando de intento se va a buscar estos peces, el arte que se prefiere es el *palangre*, que consiste en una cuerda larga de la que penden de trecho en trecho, cuerditas más delgadas provistas de anzuelos. El palangre tiene a veces más de un Kilómetro de longitud, y va convenientemente lastrado para que llegue hasta la profundidad a que viven los besugos. Suele tenderse por la noche, y de madrugada se recoge con que, además de besugos, suelen entrar merluzas, rayas y doradas. Los pescadores asturianos emplean la *liña*, que sólo se diferencia del palangre en



llevar mayor número de anzuelos, estando éstos mucho más próximos entre sí, modificación muy importante tratándose de besugos, cuyas familias vagan generalmente en apretados grupos. Palangre o liña, el arte de pesca que para el besugo se emplea es de los más productivos, pero requiere gran valor, porque hay que arriesgarse en alta mar, y aquellas costas son frecuente teatro de tormentas y galernas que ocasionan numerosas víctimas.

Lo cual no impide que todos los años, al llegar la Nochebuena, nos parezcan los besugos excesivamente caros.



Forma de secar el pescado que emplean los marineros de Cudillero



## “NAUFRAGIOS Y MUERTES LAS TRAGEDIAS DEL MAR”

Mencheta

(*La Correspondencia militar*, 6 de diciembre de 1907)

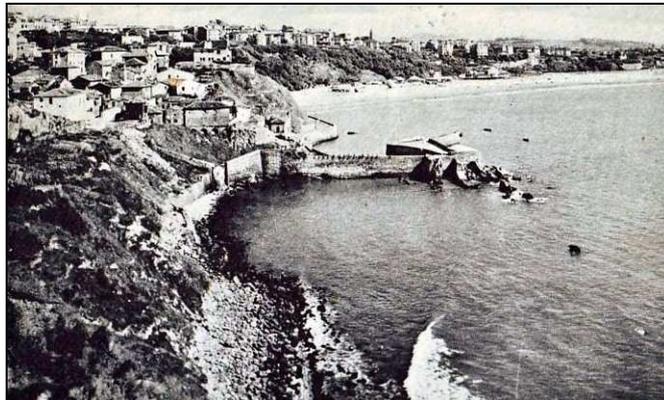
Bilbao 6 (4,30 t.)

Considéranse muertos ocho tripulantes de tres lanchas de Laredo y Castro-Urdiales que salieron a la mar el miércoles, pues inútilmente se han practicado diligencias para averiguar su paradero.

Dos lanchas han sido encontradas en el puerto de Algorta completamente destrozadas, con algunas ropas de náufragos.

Continúa el temporal.

Desde anoche falta otra lancha del puerto de Bermeo.



## “EL PESCADO DE NAVIDAD. CORUÑA”

(*La correspondencia de España*, 28 de diciembre de 1908)

Seguramente no habrá idea en Madrid de lo que significa para los puertos como éste el consumo de pescado durante las fiestas de Navidad.

Para Coruña, esta industria representa un río de plata, una verdadera mina, que proporciona pan a millares de individuos.

Son muy curiosos los datos que publican los diarios locales, con motivo de la Nochebuena.

Según ellos, pescan actualmente en el puerto de Coruña: 15 vapores del bou, 18 buques palangreros que se dedican exclusivamente a la pesca del besugo, unas 14 parejas -28 vapores- y treinta y tantas traineras.

El besugo abunda de modo extraordinario. Con decir que anteayer hubo en plaza cuarenta mil y que un solo bou, el *Colón*, tomó 5.5000, se comprenderá que hay besugo aquí para abastecer a media España.

Buena parte de esta pesca la traen los barcos del palangre, que están haciendo una lucida pesca.

También es excelente la de merluza. Basta consignar que ayer salieron para Madrid, exclusivamente para Madrid, 190 cajas de este pescado.

De besugo se enviaron 200.



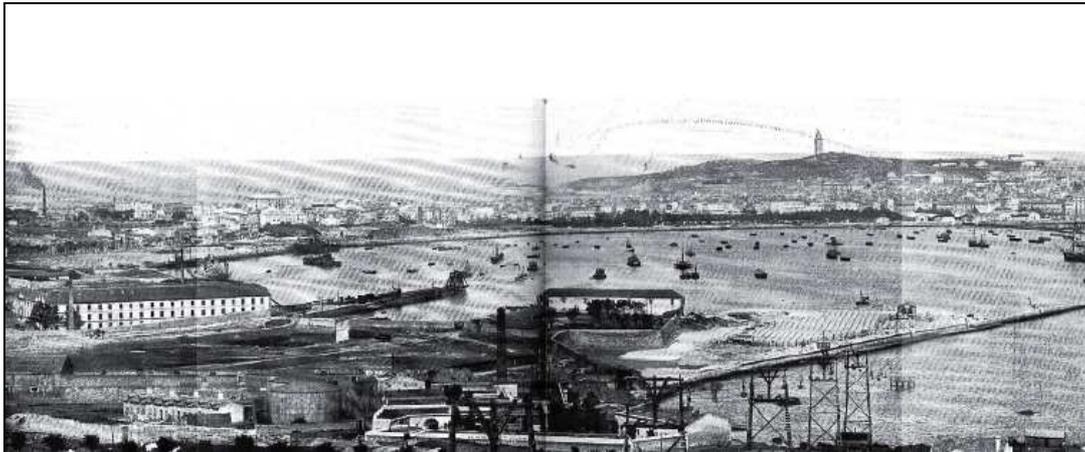
Claro que hay que sumar a esto las enormes partidas consignadas a Lugo, León, Valladolid, Barcelona, Sevilla, Zamora, Benavente y tantas otras plazas.

Dos bous trajeron ayer cuatro mil besugos cada uno.

Para no recargar los mercados sobradamente abastecidos, uno de estos vapores, del Sr. Lamigueiro, marchó a San Sebastián, llevando allí casi íntegra su calada para la venta.

Tanta abundancia en la exportación obligó a la Compañía del Norte a establecer trenes extraordinarios.

Los trenes mixtos de la tarde llevaron cuatro vagones de pescado.



## “EN PASAJES”

José María Salaverria

(A B C, 8 de marzo de 1909)

Durante el verano se pueblan estos puertos cantábricos de tanta gente... Pero el mar existe... ¡de cierto que existe el mar en el invierno! Y es un mar mucho más hermoso, y junto a ese mar se desarrollan todos los días grandes luchas dramáticas, y de los residuos del mar se alimenta una porción de brava gente...

Pero sigo andando por el borde de la bahía, y me encuentro con unos buquecitos pescadores. Las mujeres aguardan el momento de saltar a tierra. Atracan los vaporcitos, y veo en sus calas unos cientos de besugos.

### EL PUERTO DE PASAJES



Un pintoresco aspecto de la barriada de pescadores de Pasajes, visto desde el puerto

¡Qué lindos besugos, dorados, resplandecientes! Cuando salí de Madrid, díjome Palomero: “¿Se marcha usted a comer el besugo del



Cantábrico? Pues no se marche, porque en Madrid hay mucho *besugo* suelto...” Sí, sí; en la corte hay mucho *besugo* suelto, y es una desgracia que existan. Pero la contemplación de esos peces legítimos, se estos resplandecientes besugos, le compensa a uno del mal olor de los *otros*.

Y estos bravos pescadores... ¿Saben ustedes cómo se pesca un besugo? Pues embarcan los hombres por la noche, con un frío mortal; navegan a obscuras y se van lejos; tiran los artefactos, halan después y recogen la pesca, o lo que haya. Vuelven por la tarde, beben vino, cenan, duermen un rato... y vuelta a empezar. Sobre ellos nieva, graniza, llueve, ventea. Sus embarcaciones no tienen obra muerta, y de un traspíe puede venirle la muerte al descuido; todos los años paga la costa al mar una buena contribución de cuerpos humanos... Y cuando tocan a repartir las ganancias, suele resultar que no las hay. Algunos años son tan malos, que en terminado la campaña besuguera los pescadores están empeñados hasta los dientes.

Pero la gente de mar, por su tortuna, tiene una filosofía y un estoicismo a prueba de contratiempos. El pescador es mucho más varonil que el labriego, y mientras un rascaterrones mueve medio Universo en cuanto se le seca el trigo, el pescador, cuando la campaña es mala, se contenta con meterse las manos en los bolsillos y aguardar... Sabe que hay una ley fatalista, y que las cosas del mar son eminentemente fatalistas. Entonces, pues, el pescador fuma, bebe su cuartillo de vino y aun le queda humor para



perdonar a los honrados burgueses que exclaman: “¡Oh, qué caro se pone el pescado...!”



## “VAPOR PESQUERO A PIQUE”

(*La Correspondencia de España*, 1 de diciembre de 1910)

Al regresar de la pesca el vapor “princesa de Asturias”, que se dedica a la del besugo, fue envuelto por el oleaje y se hundió, hasta una profundidad de cien brazas, en un lugar cercano a los bajos de Baldayo, frente a la Coruña.

Percieron doce tripulantes. Sólo el patrón logró salvarse después de una desesperada lucha de tres horas, en que se sostuvo a flote tratando de librar de la muerte a un hijo suyo, joven de diez y nueve años, que por último pereció ahogado.

El patrón fue recogido por un vapor pesquero, que regresaba a la Coruña, en tan grave estado, que se teme por su vida.

Llámase Gabriel (a) el Aturdido.

Diez marineros iban durmiendo en el sollado, y allí les sorprendió la muerte.



## “PESCADORES AHOGADOS”

(*La Correspondencia de España*, 23 de enero de 1910)

BERMEO (Martes, tarde). Ayer salieron a pescar besugo varios vapores, entre ellos el *Picoache*, tripulado por diez hombres.



Al llegar a alta mar, una inmensa ola se llevó de cubierta a cuatro tripulantes.



Estos eran Santiago Soto, Pedro Elorza, Francisco Goicoechea y Santiago Bilbao, todos ellos casados.

Soto deja además de su viuda a seis hijos.

Dicho vapor fue el último que regresó de la pesca entrando ya anochecido.

Como las familias esperaban impacientes, el muelle se hallaba lleno de gente, que al ver entrar el vapor con cuatro hombres de menos, prorrumpió en gritos y exclamaciones, desarrollándose escenas conmovedoras.

La catástrofe ocurrió a las tres de la tarde.

Otro tripulante del vapor, al saltar a tierra, cayó desplomado ante la impresión que le había hecho el ver desaparecer a sus compañeros, uno de los cuales era primo suyo.

La noche ha sido imponente, sucediéndose sin interrupción las tormentas, acompañadas de agua, granizo y viento huracanado.

Como sigue el tiempo malo y el mar agitadoísimo, no salen barcos.



**“NOTAS DE LAREDO.  
IMPRESIONES DE UN CRONISTA”**

**Gumersindo Puertas Rubio**  
*(El Liberal, 18 de octubre de 1911)*

En otro orden de mejoras, se ha significado con felices iniciativas la “Industria Pesquera”.

Hermanada con la laboriosidad y el trabajo, que son su nota típica, ha logrado, no sin grandes esfuerzos, abrir ancho campo a sus legítimas aspiraciones y hacer traspasar la frontera a sus ricos producto.

Ahí va una estadística, en demostración de la importancia de la casa.

La “Industria Pesquera” tiene empleadas en la pesca de anchoas y sardinas 108 traineras y 17 vaporas, 10 para el besugo y la merluza y 200 botes y 6 botrinos para las demás clases, alcanzando la pesca de sardina la respetable cifra anual de 500.000 arrobas y 50.000 de anchoa.

La producción de sus fábricas de conservas y pescados (sardinas preparadas en aceite y tomate) es de seis millones de latas de 180 gramos; 3.500 barriles de 60 Kilogramos, la de salazón (anchoas) y 1.000 barriles de 25 Kilogramos la de escabeche de besugo.



**“PESCADORES EN LA MISERIA  
(A QUE LES ESCUCHE EL REY)”**

**Luis Royo Villanova**

*(La Correspondencia de España, 26 de febrero de 1912)*

BILBAO (Domingo, tarde.). De los pueblos de la costa se reciben tristes noticias referentes a la situación de los pescadores.

Hace cuatro años se congregaron en Bilbao 12.000 pescadores de los puertos de Vizcaya, Guipúzcoa y Santander, y celebraron un mitin y manifestación, demostrando la mayor corrección y orden para protestar contra la pesca de arrastre, que preveían arruinaría la industria pesquera.

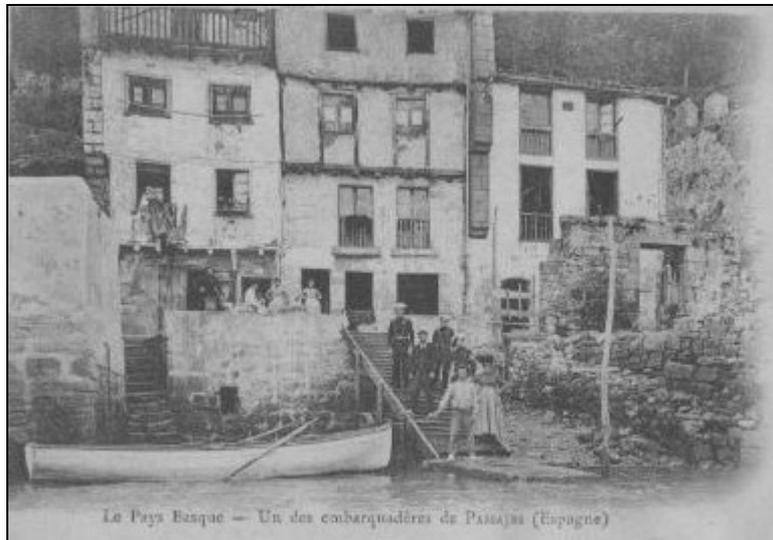


Como consecuencia de dichos actos, algunas entidades particulares les enviaron algunos socorros.



La Diputación provincial realizó gestiones en Madrid, pero nada consiguió, tropezando con dictámenes técnicos que afirmaban que los aparejos con arrastre no perjudicaban la pesca.

Las predicciones de los pescadores se han cumplido, sin embargo, pues varias especies de pescados indígenas han desaparecido de la costa y otros pescados de época escasean hasta el punto de sumir en la miseria a muchos pueblos de pescadores.



Los marinos de la costa abandonaron la pesca de la merluza por improductiva; ahora el besugo se aleja de sus antiguos parajes.

Hasta ahora se defendieron los pescadores con el crédito solidario. Ahora comienza a faltarles; el comercio les niega víveres; la situación se agrava.

En vista de esto, proyéctase para el próximo verano, utilizando vapores y lanchas de todos los puertos, que marchen hombres, mujeres y niños, en número que no bajará de cuarenta mil, en



manifestación respetuosa a Santander o San Sebastián, aprovechando la estancia de S. M. el Rey en cualquiera de dichos puntos, para desfilan, con el itinerario que las autoridades les señalen, y solicitar del Monarca que les escuche personalmente.

La Prensa apoya estos propósitos.



## “COLISIÓN EN ALTA MAR”

S. Besada

(*La Correspondencia de España*, 9 de enero de 1914)

BILBAO (Jueves, noche). De Ondarroa se ha recibido un despacho, en el que dicen que en el citado pueblo ha ocurrido un lamentable suceso, que se teme se reproduzca.

Los pescadores de aquella playa están en la mayor miseria por la casi total falta de pesca.

Hoy, al hacerse las calas para la pesca del besugo por varias traineras tripuladas por pescadores, vieron éstos un vaporcito que se dedicaba a la pesca por el procedimiento del arrastre.

Los pescadores, en sus traineras, rodearon el vaporcito, emprendiéndola contra él a pedrada limpia, rompiendo los cristales del puente.

Los tripulantes del vapor contestaron con varios disparos.

Providencialmente no han ocurrido desgracias personales.



## “LOS BESUGOS”

José María Salaverría

(*Caras y Caretas*, -Buenos Aires- 7 de febrero de 1914)

El antagonismo climatológico que media entre ambos hemisferios, roba a la América del Sur el sabor familiar e íntimo de las navidades. Con 30 o 40 grados de calor es imposible confinarse en una habitación cerrada, ni contar leyendas, ni comer pasteles grasientos y manjares fuertes. Se busca más bien el fresco de la calle, y las bebidas heladas.

En cambio por Europa gimen las brisas más destempladas, cae la nieve, el cielo se encapuza. Todo esto forma en rededor de las Navidades una escenografía adecuada. La naturaleza se viste con su manto teatral, de puro estilo invernizo. Y el frío, los días cortos, el ansia de calor hacen que los parientes se reúnan junto al hogar, celebrando esas fiestas familiares que tan honda huella graban en la imaginación infantil y que no pueden olvidarse nunca.

Uno de losa tributos de la Nochebuena consiste en la comida. La cena de esa noche, en los hogares españoles, asume una condición patriarcal, religiosa. Los parientes se reúnen a comer con la misma unción que usaban los primitivos en sus ágapes rituales. Y tras de los dulces almendrados, tras los insuperables turrone, las natillas y las compotas, un poco de exceso en los vinos generosos suele consentir ciertas extralimitaciones de ruido, cantos y bailongos.



El manjar predilecto, casi insustituible, de las cenas de Nochebuena es el besugo. ¿Por qué este pescado y no otro? Nadie sabría explicarlo. Lo cierto es que las costas del Cantábrico necesitan volcar en estos días una cantidad pasmosa de besugos, pez de hermoso matiz dorado, carne blanca y robusto lomo que se sacrifica propiamente a la voracidad pascual.

Pero entretanto la gente devora el pez succulento, nadie se acuerda de aquellos rudos y valerosos hombres que surcan el mar, no siempre bonancible, en busca de la problemática presa. Nada, sin embargo, tan duro y angustioso. Esos hombres necesitan levantarse a media noche y embarcar, medio dormidos, en unos frágiles pequeños vapores sin cubierta ni camarote. Necesitan navegar en la tiniebla, mar adentro, y lanzar al agua los aparejos cuando el alba asoma. Y estarse allí con los dedos agarrotados por el frío, expuestos a la ventisca, preparados a las contingencias de un temporal. Y luego volver a tierra, apresuradamente para que las gentes de la ciudad puedan bajar al mercado y decir con mezquina displicencia la frase sacramental: “¡Pero que caro se vende el pescado!”...

Yo recuerdo, cuando era niños, haber vivido en una casa de la vieja ciudad, muy cerca del puerto.

En la misma casa, allá en las guardillas, habitaban algunos pescadores. Recuerdo todavía con pavor aquellas noches de cerrado invierno, en que uno se apretaba bajo las mantas y oía, en los cristales, el golpeteo del granizo o del ventarrón. A veces, en la medianoche, un grito me despertaba. Era el grumete de la chalupa,



que salía a recorrer las calles y se paraba ante las puertas de los pescadores. Llamaba con una voz particular. Una voz que tenía algo de lamento, y otro poco de esa alarma peculiar a los centinelas nocturnos cuando en los castillos dan el “alerta”.



Pescador vasco, de San Sebastián, con los aparejos de pescar berugos.

Yo escuchaba el grito, y me entraba una especie de miedo supersticioso. Me arrebujaba en las colchas, me hacía un ovillo en la cama. Luego oía en las escaleras un ruido especial. Los pescadores, arrancados a sueño, bajaban lentamente, pesadamente, metiendo un tosco estrépito con sus enormes botas marinas. Los ruidos se alejaban, la calma volvía. Y yo me restituía al cómodo y caliente sueño.

Ahora que aquellos tiempos están ya distantes, alguna vez, cuando cae la noche, me he deslizado por los muelles, hasta parar



en el sitio donde flotan las chalupas y los vaporcitos de los pescadores. Los he mirado con cariño, con profundo respeto. He visto sus rostros atezados, sus corpachones robustos y aquella gravedad varonil con que a la luz escasa de los faroles embarcaban sus aparejos, metían las manos en los bolsillos en un gesto estoico y se alejaban hacia la incógnita oscura del mar.

Siempre sentí por el besugo una especie de veneración. Me pareció siempre un pez ritual que sirve a las necesidades litúrgicas de la Nochebuena, y cuya pesca significa la mayor suma de dolores, peligros y trabajos. Por eso nunca he podido perdonar al ingenio chistoso de Madrid que acople al besugo, ese pez transcendental... ¡con los majaderos! Decir que Fulano es un besugo, equivale a llamarle romo, poetastro o imbécil. Es así como el humor picaresco de una ciudad mediterránea ha podido quitarle al besugo toda la trascendencia que verdaderamente tiene, y que mi imaginación, desde la niñez, conoce a fondo.

San Sebastian, 24 diciembre.



## “ONDARROA”

(*La Voz*, 21 de septiembre de 1920)

Al entrar el invierno comienza la temporada del besugo. Se sale de madrugada, y todos los barcos a la vez. Al mediar la noche, los cafés y las sidrerías están llenos de marineros que esperan bebiendo y cantando la señal de partir. Hay que alegrarse, que la jornada puede ser dura. El viento vuela, mugiendo sobre el mar, y el encoleriza a latigazos. Las estrellas brillan fría y cruelmente, y el hielo traspasa los huesos. Se oyen de pronto aldabonazos en las puertas de los pocos que duermen. Es la hora. Todos se encaminan al muelle. Es una procesión presurosa y afanada. El pueblo entero retiembla al pisar de aquel ejército, calzado con enormes botas de mar. Cada cual busca su embarcación, saltando sobre las otras y alumbrándose con la luz mortecina de los faroles de a bordo.





**“EN VIGO  
UN HERIDO, NÁUFRAGOS  
DEL SANTA TECLA”  
(La Voz, 23 de diciembre de 1922)**

VIGO 22. A las dos treinta de la madrugada llegó el pesquero “Cristina”, uno de los tres que faltaban de la flota que se dedica a la pesca del besugo. La dotación dijo que vio al pesquero “Enrique Viera” defendiéndose del terrible temporal de la costa. Un marinero del “Cristina” viene herido de un golpe de mar, que le arrojó contra una escotilla.

Cuatro horas después se divisó el “Enrique Viera”, y se produjo una enorme alegría; a la media hora apareció el “Carlitos”, que era el último que faltaba de la citada flota. Por Túy pasaron haciendo el viaje en tren desde Porto 31 náufragos del pesquero “Santa Tecla”, los que dicen que el buque se hundió rápidamente y tuvieron que abandonarlo. Todos se salvaron.

Se dirigen a la Puebla de Caramiñal, de donde son naturales.



**“BUEN TIEMPO EN TIERRA Y MALO EN EL AGUA.  
SAN VICENTE DE LA BARQUERA”  
(*El Sol*, 28 de enero de 1923)**

San Vicente de la barquera 25 (12 n.). Contrastando con las noticias de temporales, nieves, lluvias e inundaciones que se reciben por la prensa, en esta región llevamos tres semanas de otoño con una temperatura media de 15 grados. Se han notado hasta 39 al sol. Eso en tierra.

En cambio la clase pescadora sufre una agua crisis económica, pues hace más de medio mes que no han podido hacerse a la mar más que un día o dos, y volvieron sin pesca.

La del besugo, que hace años aseguraba el sustento de los pescadores por esta época, se ha hecho imposible, ya que la pesca de arrastre ha destruido hasta las crías de este pez en las playas frecuentadas por estos marineros.



SAN VICENTE DE LA BARQUERA



## “LOS PESCADORES DE CASTRO URDIALES”

(*El Sol*, 28 de enero de 1923)

Castro-Urdiales vive casi exclusivamente de la pesca. Los hombres de mar, que mantienen con su esfuerzo y laboriosidad la vida local, se ven sometidos a la codicia de patronos y armadores, que los explotan desde largos años. Ahora se han roto estos lazos de servidumbre. Los pescadores, abandonados, han tenido que buscar artes y barcos para ejercer su oficio.

A costa de grandes esfuerzos han adquirido trece “lanchas motoras”, que habrán de pagar en pequeños plazos, y, además, necesitan adquirir vapores para la pesca del besugo y del bonito. En torno a los pescadores de Castro-Urdiales se ha creado un ambiente de simpatía, y posiblemente se les ayudará para que puedan pagar sus compromisos, adquiriendo en propiedad los elementos necesarios para su profesión.

Pero existe un peligro: la época es mala, y los temporales pueden dificultar los trabajos de pesca. En este caso, las cantidades de que disponen habrán de invertirse, necesariamente, en atender sus necesidades, y, en este caso, la situación de los obreros volvería a ser desesperada.

Castro-Urdiales se ve amenazada, además, de la paralización de su industria de salazones, si no resuelven los pescadores este grave problema. Es, por tanto, una situación bien difícil la que se ha creado a la población. En casos como éstos está plenamente justificada la intervención del Estado. Además, dentro del ministerio



de Marina hay organismos facultados para cooperar a la emancipación de la clase pescadora, moral y materialmente. ¿No podrían estudiar los técnicos del ministerio la cuestión de Castro-Urdiales, para darle una solución favorable?



**“PLATO DE PASCUAS  
BIOLOGÍA, PESCA, COMERCIO Y CONDIMENTACIÓN  
DEL CLÁSICO BESUGO”**

**Juan M. Mata**

**(*Blanco y Negro*, 20 de diciembre de 1925)**

El besugo es un pescado muy español, si se atiende a su procedencia, pues, aunque se le conoce en todo el Mediterráneo y en parte de las costas francesas, su máxima abundancia se concentra en el Cantábrico. Su primer nombre científico, el de *Sparus cantabricus*, fue lanzado por un español, Ignacio de Assó, naturalista que en 1801 publicó una obra clásica para el estudio de la fauna ictiológica.

Es decir, que el clásico pescado de nuestras fiestas de Pascua era un ser innominado y, por tanto, poco digno de consideración hasta que Assó dignificó a su especie con un nombre latino. Es verdad que el pueblo, amante de designar a todo lo creado con una nomenclatura caprichosa y arbitraria, lo conocía bajo diversos nombres, según el punto de la costa donde se pescaba: *besugo*, en Laredo –su verdadera cuna, como si dijéramos-; *pancho*, en Santander; *goraz*, en Galicia; *bishiga* y *panchúa*, en San Sebastián; *gurás* y *pitjell*, en las Baleares, y *campechano*, en varios puertos de Levante por la facilidad con que acude a todos los cebos; pero, repetimos, la verdadera dignificación del besugo es a partir del instante en que pasó a figurar como tal *Sparus* en los catálogos



científicos, momento desde el cual puede afirmarse, sin temor a error, que ha venido aumentando incesantemente de precio.

Que el besugo es pescado muy español lo demuestra, no sólo su procedencia, sino el hecho de ser una de las especies ictiológicas menos estudiadas. Lo poco que sabemos se lo debemos a D. Odón de Buen, ese explorador de los modernos tiempos, en que apenas queda por descubrir lo que la Naturaleza guarda en el fondo de los mares.

En la clasificación de Delaroche, el besugo se denomina *Pagellus centrodontus*. Existen otras variantes conocidas con los nombres vulgares de *brecas* y otros distintos, que se crían en el Mediterráneo, y que son el *Sparus erithrinus* y el *Sparus acarne*.

Este pescado, como toda la fauna marítima, no tiene, según es bien sabido, temperatura propia, a diferencia de las demás especies naturales, y se ve obligado a buscar las aguas templadas que convienen a su vida y desarrollo. De aquí las grandes migraciones de pescado que tan bien aprovechan los pescadores al tender sus artes en lugares apropiados. El besugo adquiere su mayor desarrollo en esta época invernal, y de aquí su simpática característica de plato de Pascuas, que no suele faltar en los hogares amantes de las solemnidades tradicionales.

El verdadero besugo, que es el de Laredo, como el verdadero boquerón es el de Málaga y la verdadera pescadilla de Cádiz, aunque los hechos se opongan algunas veces a esta afirmación, es de color gris rosado, tiene el vientre de tono muy claro y las agallas de color rosa. La mancha negra cercana a una de éstas es muy



característica, y se debe a la presión que hizo el apóstol San Pedro sobre el pescado con el dedo pulgar, según unos, según otros, con la planta del pie, según otros, tradición que desvirtúa en parte el carácter cantábrico de la especie, porque San Pedro nunca estuvo en Laredo.

Desde tiempos remotos se pesca el *Pagellus centrodontus* en las costas Norte de España por medio del palangre, que, más o menos modificado, se conserva aún en nuestros días. Se trata de un aparejo compuesto de un grueso cordel, *madre*, del que penden otros más delgados, *pernadas*, con sus correspondientes anzuelos. Para calar el palangre se fondea un cordel con el peso de una piedra o plomo, y, si el arte lo merece, un rezón, dejando el extremo libre en la superficie colgado de un boyarín de corcho, que se distingue por medio de una bandera si es de día y por una campana o farol si es de noche. Los barcos palangreros suelen llevar once hombres de tripulación y se alejan poco de la costa. El palangre retiene mucha pesca, singularmente besugos, y un pez muy voraz conocido en Galicia con el nombre de castañeta, y en Andalucía, con otro muy expresivo, pero inadecuado para su designación en el seno de las familias, y que nos abstenemos de nombrar.

Como decimos, el besugo, sobre todo el individuo joven, acude a todos los cebos y puede pescarse con la *goracera*, que es un arte muy sencillo, que toma su nombre de la designación gallega de este pescado. Pero hoy día estos procedimientos han quedado relegados a los pescadores de escaso capital. Las grandes flotas



pesqueras han transformado la industria, porque tierra dentro se consumen millones de toneladas. El hombre, que esquilma el suelo y agota las especies terrestres, vive hoy en gran parte de la fauna marítima. La pesca de arrastre está vaciando los mares, y, como la libertad de pesca fuera de las aguas jurisdiccionales es absoluta, la concurrencia internacional es tan enorme, que, diariamente se extraen cantidades fabulosas de pescado.



**“CRÓNICA SANTANDERINA  
¡LA PESCA DESAPARECE!...”**

**Fernando Mora**

**(*La Voz*, 19 de abril de 1927)**

Todos los años por esta época se lanza a los vientos la terrible noticia, y todos los años, en pelea de notas más o menos oficiales, rifien los patrones de parejas y los que llaman de barquía o, para entendernos mejor, de trainera.

Nosotros, espectadores de la zalagarda y compradores del poco producto que traen, pagamos los vidrios rotos; que la merluza está por las nubes, la sardina al precio del jamón y la “parrocha” –menudencia que antes tiraban- imposible por lo “abusona”.

¿Razón de todo ello?

Pues sencillamente, que la pesca de arrastre –con redes tupidas- acaba con todo, hasta con las crías más pequeñas.

No basta, por lo visto, que el señor comandante de Marina mande quemar las redes que por su fina malla cárceles son del pescado no hecho aún.

En la bahía –cada vez más deleitosa-, arrancando hasta el “poreto”, planta que en el fondo es cuna y nido, hay delincuentes alevosos que de noche, sin luz en sus barcas, siegan como la muerte con su dalle la vida de millones de crías que para nada les sirven, y que de no “asesinar” ahora, podrían ser, luego, piezas bien tasadas.



Y lo que ocurre dentro del puerto ocurre en la mar, cuando se pesca de “bajura”.

Las parejas, barcos “Caínes” de navegar pronto, tiran a las olas sus tupidos aparejos, y así arrastran cuanto cogen, sin perjuicio – para no escandalizar- de que a la vuelta al puerto arrojan a las aguas lo que un marinero comparador llama, gráficamente, su “infanticidio”.

-Aseguro- dice nuestro hombre –que avergüenza mirar cómo la merluza adulta va desapareciendo y cómo se le “cuela” al comprador la pescadilla, que no nutre, al precio más caro. Cuando un marinero no era, como ahora, un jornalero sin “cencia” y afición, y pescar era un arte difícil, yo pescaba “a línea”, y pieza que pescaba que limpiaba en el acto. ¿Ahora? Ahora se tira la red, que amontona, que golpea –a toda marcha- el pescado preso, y resulta, naturalmente, todo “machacao”, sin substancia, sin presentación, “deslució”...

Se exaltaba el hombre, y yo dándole la cuerda hasta “hallar fondo”, le animaba.

Y él me dijo:

-Antes, el buen pescador “macizaba”, abonaba con substanciosa “Mantua” sus “placeres”, que quiere decir el sitio en que los peces viven y “se” engordan, y cuando era de ley iba uno y, claro, pescaba cosas buenas; hoy, con unas “artes” espesísimas y un par de barquillos de andar rápido, se barre hasta la arena y se “arrampla” con “tío”, hasta con los racimos, tal que de uvas, y que en cada grano –“tié” usté que verlo- va una jibia de substancia. Quizás lo



que digo no le interese, y menos le emocione, pero a mi, que en la época del desove he visto bancos de sardina hembra llenar más de un milla con sus huevos y ponerse el agua como cuando se mezcla con anís, y a poco llegar los machos para fecundarlos, y a seguido a las malditas parejas arrasándolo todo –igual que el granizo las cosechas y las llamas los montes-, la verdad, lloré de asco y rabia...



Tiene razón el viejo montañés.

Quien por capricho se acerque al muelle, y vea desembarcar el pescado de los vapores enemigos de las barquías, ha de pensar y sentir con él.

Y no es que se trate de salir a la defensa, justa, de éste contra aquellos, se trata sólo de dar la voz de alarma, pues la riqueza nacional se perjudica a punto de que matando las crías con las redes de arrastre el pescado es poco y malo, y las fábricas de salazón y conserva no funcionan, como funcionarían, por falta de la materia prima.



La lucha de intereses, que de momento desdeñamos, aun cuando la situación miserable de los pescadores nos contriste, no es nada frente a la seguridad de que la pesca desaparece de estas costas, y de que –según los técnico- dentro de pocos años la “llegada” de una trainera con un miserable besugo sea fiesta mayor en la alegre y confiada ciudad...



## TOLÍN.

**L**A villa, entrada por el mar y retorcida por la apiña en un hocico de espaldas al mar para meter allí la escarpa que el medroso pasadizo muro del declive y que después el tajo, da acceso al puerto trepa por las oscuras y feas viviendas al pórtico de la iglesia, ladera del monte villa.

Todas las casas apretadas unas defendieran con los retazos. De un rincón en que se cifra su labor tozuda, decide y negreados los negros tornos ciernen inseguros ante el doble peñón.

En aquel rincón

y el mar abierto, los hombres no pueden ser otra cosa que pescadores: todos los hombres de Posadurio viven de la pesca; allí hasta el cura tiene



y parece lo más raro lo cierto que sus ojos de él en la mar firme. Sobre el pescando alguno que desdenó tragarse un también el mujerío es recios y robustos, se en la mar. En un día marea, se sorbe el nozallones de Posadurmentosos, la charca amarrada á una andose en el ondulado as y acariciando los con el balanceo del

saliendo á la mar: la sardina. Aquellas amarradas en la dáromo las casucas del arrier negra de mudas viviendas negrean de hacerse á la mar, querenciosa compa-

En aquel rincón, los hombres no pueden ser otra cosa que pescadores: todos los hombres de Posadurio viven de la pesca; allí hasta el cura tiene salir briosas á orearse lejos del hondón triste, mientras el caserío, en medroso apelmazamiento, se agazapa bajo el cautil, semejante á una excrecencia



## “LOS INCANSABLES PESCADORES GUIPUZCOANOS”

Benigno Rodríguez

(*La Voz*, 8 de agosto de 1927)

La Comandancia de Marina de Guipúzcoa radica en San Sebastián, y los pescadores que ganan su pan en las costas del mismo se elevan a 3.000, que se hallan repartidos entre los puertos de Fuenterrabia, Pasajes, San Sebastián, Orio, Zaráuz, Deva, Guetaria, Zumaya y Motrico.

Los pescadores guipuzcoanos, como descendientes de aquellos antiguos balleneros y pescadores del bacalao que realizaban inenarrables hazañas en los mares del Norte, son audaces y fuertes. Luchan sin tregua con el duro Cantábrico, unos en la pesca de altura y otros en la costera, según los medios que tienen para realizar su trabajo. Pero, además, cuando por cualquier circunstancia no pueden obtener del mar el jornal diario, se dedican a las labores del campo. Muchos de ellos tienen pequeños terrenos, que cultivan por sí, y hasta una casita donde viven con su familia. Los que se encuentran en tales condiciones sólo se dedican a la pesca en determinados meses del año.

No quiere esto decir que no sean pescadores profesionales. Hace veinte años solamente se dedicaban a la pesca los que vivían de los trabajos agrícolas cuando éstos cesaban o en momentos económicos graves. Hoy, no; hoy son tan amantes del mar, que solamente en los días de grandes fiestas dejan de salir a él para realizar sus faenas.



Gente respetuosa y hospitalaria, son muy raros los que se embriagan en los puertos de Guipúzcoa. Claro es que no dejan de beber. El pescador está dominado por este vicio en todo el litoral español; pero no bebe en la cantidad necesaria para perder el dominio y convertirse en la figura ridícula y despreciable del borracho. Su bebida predilecta es la sidra.

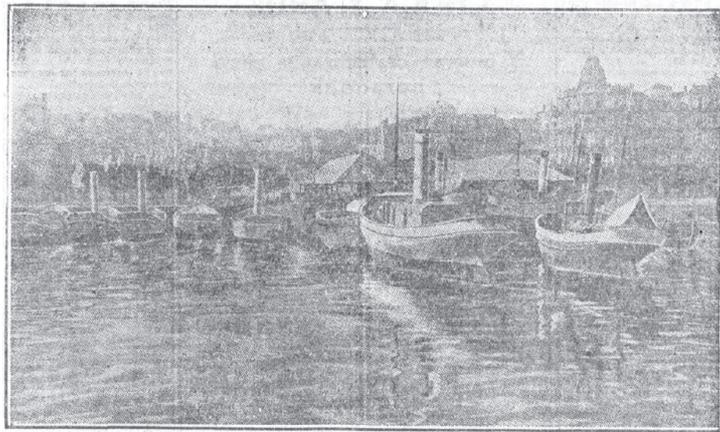
El cuidado que ponen en sus faenas, la preocupación que sienten por mejorar su condición, se debe a que acaso sean los pescadores más ilustrados de España. Guipúzcoa, en efecto, gasta mucho en instrucción pública, y siempre ha tenido grandísimo interés en ayudar a la gente del mar para desarrollar su cultura, tanto por el medio de la Sociedad Oceanográfica como por el Ayuntamiento y la Diputación. Es seguro que en la población de pescadores no alcanzará al 50 por 100 los que no sepan leer ni escribir, proporción bien interesante si se tiene en cuenta que en la mayor parte del litoral se eleva al 65 y llega hasta el 70 en muchos casos.

Conservan tradiciones y costumbres sencillas.

Las viejas cofradías de pescadores son las organizaciones de tipo social que acaso se hayan conservado con toda su pureza más tiempo, pues algunas datan hasta del siglo XIII –probándose con esto que fue en nuestra Península donde más pronto arraigaron los principios sociales que hoy defiende la Humanidad-. En Guipúzcoa tuvieron, y tienen aún, lucidas representaciones. Los pescadores guipuzcoanos están asociados en organizaciones llamadas hermandades y cofradías, que se regulan según la ley del año 1887. Estas cofradías estuvieron federadas bajo la presidencia del



que fue alcalde de Motrico, D. Joaquín de Urrestarazu, hasta que, posteriormente, se transformaron casi todas en pósitos de pescadores, para poder disfrutar de las grandes ventajas que a los mismos concede el Ministerio de marina por medio de la Caja Central de Crédito Marítimo, la gran célula nacional que da vida a cerca de doscientas organizaciones de pescadores, y que trata de redimir a más de 150.000 trabajadores del mar.



Entre las cosas pintorescas que recuerdo está la ceremonia que celebra la cofradía de San Pedro, en Fuenterrabia, el día de Santiago de cada año. En ese día se hace entrega de la caja de la cofradía por el presidente saliente al que ha sido nombrado para substituirle. El presidente se llama abad mayor. Este suele ponerse en la ceremonia una banda negra que le cruza el pecho, de la que pende una llave de plata, llevando en la mano un bastón hecho de las costillas de las ballenas pescadas por sus antepasados, objetos que con otros más se conservan, con el dinero ahorrado, en una caja antiquísima que existe en la cofradía.



Los pescadores de esta provincia viven bastante mejor que los del resto del litoral español; sus casas, aunque pequeñas, están situadas en barrios a orillas de la playa o del muelle, y están muy bien ventiladas, y dentro de ellas reina una gran modestia; pero no falta higiene y orden. Tendrán como término medio unos diez metros de largo por cinco de ancho y tres o cuatro de altura, y su distribución interior es ésta, aproximadamente: una sala pequeña, una alcoba, un cuarto destinado para los efectos de la pesca, una cocina y un retrete. El alquiler que pagan por estas viviendas es de cincuenta céntimos a una peseta diaria, liquidándose por trimestre o por año, según el puerto.

La base de su alimentación es el pescado. Visten diariamente la ropa según el uso de las localidades en que radican, generalmente, garibaldina, alpargatas y boina. Los días festivos desaparecen los pescadores aparentemente, porque se nos muestran vestidos como un artesano acomodado. Acuden a los cafés, a los paseos, a los tranvías, al teatro, etc., etc. En realidad, el pescador guipuzcoano sabe ganar bien el dinero, pues trabaja con entusiasmo y con grave riesgo de su vida; pero también lo sabe gastare, sobre todo en San Sebastián, donde la vida es alegre, cómoda, fácil y grata.

La familia del pescador contribuye también por su parte a mejorar la vida del hogar; pero cuando da término a la semana de trabajo organiza fiestas o acude a las fiestas públicas a distraer el ánimo.

Es en esta provincia donde más se ejerce la pesca de altura por arrastre, procedimiento que exige un duro esfuerzo. En San Sebastián existen varias empresas de vapores, cuyos barcos se



dedican a la pesca con el bou o trole, y creo que no se tardará en enviar algunos de dichos barcos, como ha hecho Bilbao, en la provincia hermana, a la pesca del bacalao a los mares del Norte, y según lo hacían en la época antigua los hombres del litoral cantábrico, que eran los más audaces marineros del mundo.

San Sebastián es hoy el centro de reunión de todos los pescadores de la provincia; a su puerto afluyen diariamente multitud de embarcaciones de pescadores que vienen a realizar sus faenas. Tiene una buena Escuela de Pesca y una Sociedad Oceanográfica, y posee un museo de gran valor, además de la Casa-Albergue de Guetaria.

Pasajes es también un puerto interesante; parte principal del mismo está convertida en factoría o puerto pesquero organizado de tal forma, que todos los vapores de arrastre que a él acuden pueden perfectamente desembarcar el, que se remite en seguida directamente a los puntos principales del interior. Además, allí mismo pueden proveerse las embarcaciones de agua, carbón, víveres, hielo y cuantos efectos necesiten para realizar la industria pesquera.

En la provincia se ejercen estas clases de pesquerías: de merluza, besugo, bonito, atún, sardinas, anchoas, caballa y otros, así como las de salmón y anguilas en algunos de sus ríos, empleándose nen ellas desde el vapor de trescientas o más toneladas al sencillo batel de costa con artes y aparejos de muy distinta clase. El valor de las embarcaciones pesqueras de esta provincia se eleva a la respetable cantidad de seis millones de



pesetas, y con ellas se obtienen del mar peces de todas clases por un valor aproximado de catorce millones de pesetas anuales.

El pescador trabaja, generalmente, a la parte –procedimiento ya explicado varias veces en estas columnas-, excepto en los arrastres de altura, en donde se suele trabajar a sueldo mensual, en ningún caso superior a 150 pesetas, cantidad insignificante si se tiene en cuenta que trabaja desde las dos o las tres de la mañana, hora en que sale del puerto, a las cuatro o las cinco de la tarde, hora en que regresa; pero dentro de esta posición, quien consigue un puesto en los barcos de altura puede estar satisfecho, pues aun hay quien por toda remuneración percibe un puñado de pescado. Son éstos los que se brindan para varar las embarcaciones, halar los artes y limpiar los aparejos. La clase más desgraciada y la más irredimible...



## IMÁGENES E ILUSTRACIONES

Actualidades  
Álbum pintoresco universal  
Alrededor del mundo  
Caras y caretas  
El Globo ilustrado  
El museo universal  
El nuevo siglo ilustrado  
El siglo ilustrado  
El viajero lustrado hispano-americano  
Estampa  
Ilustración española y americana.  
Ilustración ibérica  
La Esfera  
La España moderna  
La Marina española  
Luz



uerto, preso de nerviosas  
 veces hacíanle estreme-  
 llegaba á los huesos, y  
 do por subidísimos arre-  
 do y como deshecho, sen-  
 e compachón, que reputó  
 de su mal, agitándose  
 de algas de su cama de  
 re como él —  
 mequetrefe c... ra,  
 os, temblando **2010**, lle-  
 ngiriendo menjurjes y ti-  
 llo de hombre avezado á  
 su vanidad de continuo  
 os, se rebelaba en su alma  
 de la importancia de la

tamente, sin lucha y sin tragedia, tristemente  
 postrado en un lecho, lejos del mar, que fué su  
 elemento y su vida toda...  
 Sin que ningún afecto le retuviera á la vida,  
 él esperaba morir alguna vez; pero no así, en  
 tierra, sino en la brava y maravillosa lucha con  
 que sólo debía morir un  
 marino; sobre el mar, que fué su amor y su  
 sostén...  
**CASTRO URDIALES** pensó él en este trágico azar de la  
 muerte. y jamás soñó en yacer definitivamente  
 en un trozo de tierra, pudriéndose lentamente  
 entre gusanos en la limitada tristeza de un cam-  
 posanto...  
 El pensó en morir; pero como lo que era,  
 como un marino bravo y fuerte, cara al viento  
 de la tempestad, sepultado, como en su único  
 digno sepulcro, en el abismo insondable é in-  
 nito del Océano...

ojos expertos, habitua-  
 densas tinieblas.  
 Era el mar augustó, g...  
 su vida y su amor. Eran  
 nas, siempre jóvenes y  
 punto para volver á na-  
 bravías que él conocía ta-  
 á su alma de viejo lucha-  
 gientes, cuyas voces fue-  
 arrulló sus oídos duran-  
 Allí, pensó «el Titón...  
 también debía de estar su-  
 te bella y digna de él.  
 Avanzó hasta el bor-  
 los brazos y se lanzó al  
 Poco después, «el Ti-  
 aguas, y sobre ellas, qu-  
 das, con un suave balar-  
 rígido, cara al cielo, con



El Mercado del Pescado durante una de las reuniones que diariamente se celebran para fijar los precios a que ha de venderse el género.

(Foto: R. O.)



Las oficinas encargadas de la custodia y vigilancia del Mercado del Pescado con el orden decoro del gran local y cubren de que todos los servicios estén siempre atendidos.

## EL ABASTECIMIENTO DE PESCADO A MADRID

# llegan diariamente muchos kilos; pero podrían llegar tres veces más.

grito que viene de la montaña, cuando con la llegada de la siembra y la ciudad empiezan a sentir el trabajo de un nuevo día de guerra. En el momento de la siembra, se dan en un momento los trabajos. Los señores se van a los campos, y a los de trabajar en un momento de trabajo y trabajo en un momento de trabajo. Los señores se van a los campos, y a los de trabajar en un momento de trabajo y trabajo en un momento de trabajo.

El día de la siembra al Mercado del Pescado de Madrid. La impresión que se hace en el momento de la siembra es una impresión que se hace en el momento de la siembra. Ya se ve que los pescados vienen en un momento de la siembra, y se ve que los pescados vienen en un momento de la siembra.

grito viene en respuesta, y si el visitante no comprende cómo pueden obtenerse cantidades mayores ofreciendo a la vez, al caso es que se refieren a la producción, que las operaciones se realizan todas en el mismo momento, en el mismo momento.

El abastecimiento de pescado a Madrid supone un momento importante por parte de los señores que se han dedicado a este negocio, y a la hora presente todo cantidad de pescados, se va produciendo por culpa de algunas dificultades en Madrid la producción pesquera. Tanto a nivel de Madrid como a nivel de la producción pesquera.

—En el momento de la siembra— que es el momento de la siembra que los señores tienen en el momento de la siembra que los señores tienen en el momento de la siembra que los señores tienen en el momento de la siembra.

los señores y señores, y así, en el momento de la siembra que los señores tienen en el momento de la siembra que los señores tienen en el momento de la siembra que los señores tienen en el momento de la siembra.

—Como se hace la distribución?— que es el momento de la siembra que los señores tienen en el momento de la siembra que los señores tienen en el momento de la siembra que los señores tienen en el momento de la siembra.

—Diferencia de precios al Comité para la pesca que los señores tienen en el momento de la siembra que los señores tienen en el momento de la siembra que los señores tienen en el momento de la siembra.

© Ramón Ojeda San Miguel



