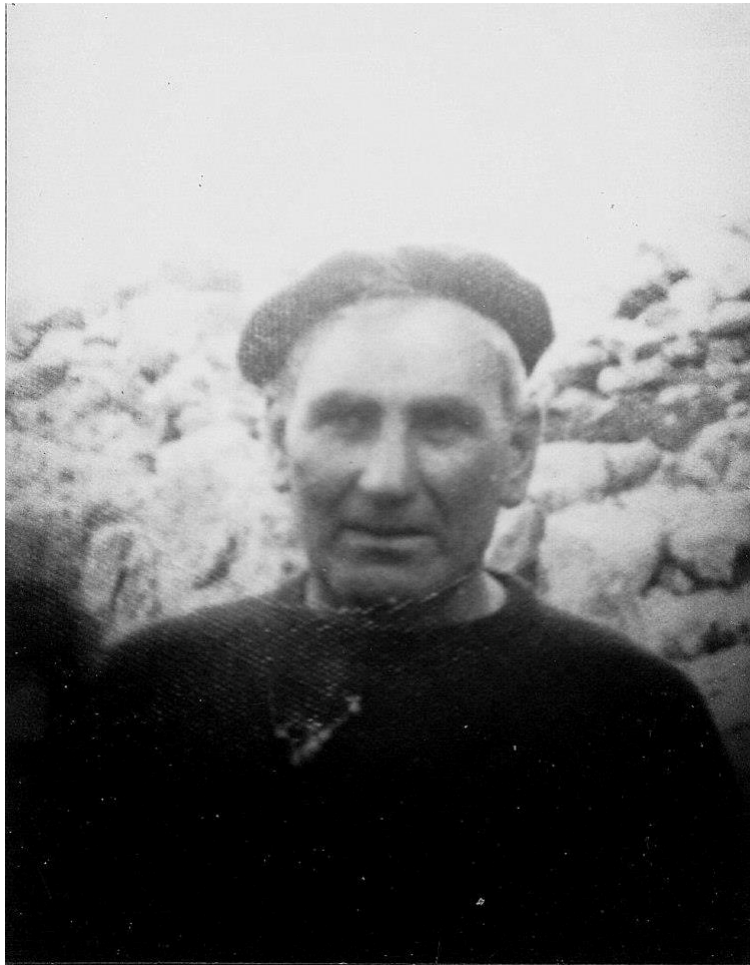


**LA ÉPOCA MÁS DORADA DE LA PESCA EN CASTRO  
URDIALES (PERO CON LOS PIES DE BARRO).  
CRÓNICAS, AÑOS 1950 -1969**



**Ramón Ojeda San Miguel**

*A la memoria de Felipe Rego, "mi tío": inculcó, para siempre, en mi corazón el amor por el mundo pesquero de Castro Urdiales.*



**CASTRO URDIALES - 2015**





Los vencedores, acabada la Guerra Civil, con el propio Dictador a la cabeza, rápidamente volvieron la mirada hacia el mundo pesquero: “con el País sumido en una miseria y pertinaz postguerra, no se dudó lo más mínimo en presentar al mar cual fuente inagotable de recursos icticos. Como el vergel capaz de salvaguardar del hambre a muchos españoles necesitados”<sup>1</sup>. El militar Marqués de Valterra (Pascual Díez de Rivera), sustituto ideológico de Alfredo Saralegui al frente del intervencionismo y reformismo pesquero, y directamente apoyado por el mismísimo General Franco, decía: “se tiene que acudir a la mar, como panacea universal, por ser despensa inagotable e insustituible en momentos difíciles y de escaseces. Hoy en día la cuestión social se impone y de ella lo más perentorio es dar de comer”<sup>2</sup>.

Para salvaguardar en buena parte del hambre a la población española había que utilizar sin límites a la mar: “concebida como reserva inagotable y el pescado como inmejorable alimento”<sup>3</sup>. Los postulados intervencionistas pronto quedaron muy claros para el nuevo Estado franquista: “Las asociaciones de pescadores, bajo la propia denominación de cofradías..., fueron recuperadas como el modelo impecable para la organización corporativa y el sindicalismo vertical en el sector, como las ramificaciones portuarias del recién inaugurado *Sindicato Nacional de la Pesca*”<sup>4</sup>. Se refundó el *Instituto Social de la Marina*, y se pensó en el mismo como el “órgano operativo estelar

---

<sup>1</sup> Ansola Fernández, Alberto, Cambio económico y modo de vida en las comunidades pesqueras cántabras (siglos XIX y XX), Tesis doctoral, Universidad de Cantabria, Santander, 1996, p. 339.

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

<sup>3</sup> *Ibidem*, p. 341.

<sup>4</sup> *Ibidem*, p. 342.

dentro del intervencionismo pesquero, el cauce central para llevar a cabo la obra pensada”<sup>5</sup>.

El modelo intervencionista estaba muy despejado y definido. Con el apoyo fundamental del *Instituto Social de la Marina*, había que potenciar tanto la producción de pescado como la mejora social y económica de los pescadores. Planteamiento diáfano: “propulsar cuanto se refiere a las industrias marítimas y derivadas, facilitando los medios adecuados para la adquisición, construcción y reparación de embarcaciones... Para ello se contaba con la Caja Central de Crédito Marítimo y Pesquero, organismo con personalidad jurídica, medios y patrimonio propios cuyo cometido se centraba en la concesión de préstamos a pescadores, armadores o agrupaciones (cofradías)”<sup>6</sup>.

Pasados los primeros y difícilísimos primeros años de la postguerra para la economía española, la situación comenzó a dulcificarse en alguna medida: “Fruto de ese costoso como paulatino mejoramiento nacional hay que ver las promulgaciones legislativas de los años 1949, 1953 y 1957 en pos de la modernización de embarcaciones e instalaciones. Un marco reglamentario que permitió a la Caja Central de Crédito Marítimo y Pesquero ir aumentando su capital, convertirse en Entidad Oficial de Crédito, y en definitiva, conceder un mayor número de préstamos a pescadores, armadores o asociaciones de ambos para la construcción y reparación de embarcaciones... No es de extrañar, pues, que si entre los años 1940 y 1948 la citada Caja concedió 464 préstamos, que ascendieron a un total de 20 millones de pesetas, entre los años 1949 y 1960 los préstamos fueron 2.814 y su importe ascendió a 955 millones...”<sup>7</sup>

Llegados los años sesenta el Gobierno franquista aún se reafirmó más en el modelo de hacer crecer más y más las cifras pesqueras. Se entró de lleno en lo que se ha dado en llamar *Desarrollismo Pesquero*: “con la promulgación en el año 1961 de la ley sobre *Renovación y Protección de la Flota Pesquera*. A través de dicha ley se abrieron importantes líneas de crédito..., La apuesta de la ley, la misma que luego sostuvieron los tres primeros Planes de Desarrollo en materia pesquera, buscó, por tanto, el crecimiento y renovación de la flota... Así las cosas, las concesiones de créditos para la construcción se realizaron sin ningún orden ni control... en consecuencia, el resultado de la política fue una expansión desmedida de la flota...”<sup>8</sup>

---

<sup>5</sup> *Ibidem*.

<sup>6</sup> *Ibidem*, pp. 343 y 344.

<sup>7</sup> *Ibidem*, p. 349.

<sup>8</sup> *Ibidem*, pp. 352 y 353.



Embarcaciones pesqueras en la Dársena, año 1937, fot. Deschaps.



Muy pronto los ancianos del Cabildo iban a contemplar una transformación total de su mundo.



Como por otra parte era lógico, en el puerto de Castro Urdiales el aumento de la demanda de pescado, las mayores necesidades de la industria conservera local y las medidas estimulantes para la flota que acabamos de contemplar dieron sus frutos desde mediados de los años cincuenta. Poco a poco se fueron abandonando las viejas calderas con la llegada de nuevos barcos. Arribaron “12 nuevos barcos, pero ahora con una decidida tendencia a aumentar de tamaño y potencia. Fueron motoras con esloras que poco a poco se iban acercando a los 20 metros y a potencias comprendidas entre los 100 y 150 CV. Pero la gran revolución estaba por llegar. Algunas de las 9 unidades matriculadas entre los años 1960 y 1970 iban a tener un tamaño nunca antes visto en el puerto de Castro Urdiales, ni siquiera en los barcos de transporte de los siglos XVI y XVII. Además, venían con potencias descomunales de hasta 600 CV (si las comparamos con los 20 CV utilizados hacia 1920)”<sup>9</sup>.



La *Pomposita*, motora de Patricio Varga llega a Castro en el año 1942.



Motora *Miguel Perales*.

---

<sup>9</sup> Ojeda San Miguel, Ramón, Barcos de pesca y Astilleros de Castro Urdiales (Estudios), Cantu Santa Ana, Castro Urdiales, 2004.

**INSCRIPCIÓN DE MOTORAS GRANDES EN EL PUERTO DE CASTRO  
URDIALES (1910 – 1970)**

<u>AÑO</u>	<u>BARCO</u>	<u>ARMADOR</u>	<u>ESLORA</u> (m.)	<u>ARQUEO</u> (TRB)	<u>POTENCIA</u> (CV)
1910	Marichu	J.G. Moncalián	13	10,48	20
1918	María Matilde	F. González	11,23		20
1931	Begoña II	F. Rego	13,2	8,9	
1931	María Madre	J.M. Helguera	13,3	9,07	12
1932	Mateo Gorriaran	R. Gorriaran	13	9,12	
1932	Gavilana	Hnos. Tueros	13,9	9,76	14
1932	María Magdalena	Hnos. Carasa	13,2	9,15	22
1935	María Ester	S. Romaña	14,25	10,62	18
1935	María Carmen	S. Romaña	14,25	10,87	18
1935	Marí Antoni	D. Gómez Artaza	14	11,04	36
1936	Estrella Polar	P. Berastain	13,35	13,71	
1936	Los Perales	M. Perales	16,25	25,53	75
1939	Gavilana II	P. Berastain	13,25	13,54	
1941	Pérez Galdós III	V. Ayarza	11,7		
1941	Brisas de Castro	F. San Martín	12,35	7,55	20
1941	Manuel Antonio	V. Fernández	12	11,34	18
1941	San José	I.Varga	12,31	7,95	20
1942	Lola	J. Zaballa	11	7,11	18
1942	N. Señora La Paz	I.Varga	12,11	9,55	18
1942	N.S.Begoña	F. Rego	12,95	12,61	22
1942	Natividad	Porres-Uriarte	17,35	37,74	112
1942	Pomposita	P.Varga	12,75	13,59	70
1943	Júpiter II	D. Tueros	13,9	12,6	22
1947	Gure Florian	Hnos. Ochoa	12	11,82	22
1947	San Miguel	Verduras	12,1	9,52	20
1952	S.M.Asunción	Cogradía	19,43	43,34	
1953	Bonita de Perales	Perales-Lecue	19,43	43,34	
1954	Ester María	S. Romaña	16,85	42,27	
1954	Ester María	S. Romaña	16,85	42,27	
1954	La Emperatriz	Hierro-S.Emeterio	17,98	47,41	100
1954	Macarena	I.Varga	17,1	39,85	100
1955	Ángel Miguel	Albo-Perales	16,48	42,85	100
1955	Rafael Arcangel	E. Aspirez	18,04	47,66	100
1956	Luan	A. Piñeiro	18	49,85	150
1956	Peñón Santa Ana	Hnos Hierro	16,48	44,29	125
1956	Virgen María	A. Amor	16,98	45,71	125
1956	Cruz de Mayo	C. Barquín	18	53,31	150
1957	Cantufa	E.J. Canteli	19	56,88	200
1962	Estrella Mares	Helguera-Lecue	21,4	87,06	200
1964	Siempre Perales	M. y E. Perales	21,7	84,35	270
1965	Nuevo M. Ester	S. Romaña	24,5	82,65	280
1967	Lecue	J. Lecue	25	98,61	270
1967	Hermoso Castro	Cooperativa	24,8	86	380
1968	Pastor Nauta	A. Amor	26,7	122,81	425
1969	Punta Cocolino	Cooperativa	29	134,58	600
1970	Unión Castreña	Cooperativa	29	146,26	600
1970	Nao S. María	J. y L. Helguera	24,5	124,36	430

Elaboración Propia con los fondos y Listas de la antigua Ayudantía de Marina de Castro Urdiales (Faltan del archivo algunos libros y legajos).

En el año 1952 se inscribió como nueva la motora *Santa María de la Asunción*, al año siguiente la *Bonita Perales*, y en 1954 hasta tres embarcaciones nuevas: *Esther María*, *Emperatriz* y *Macarena*. Luego, fue todo no parar: más barcos y más grandes.



*La Bonita Perales.*



*Embarcación Esther María.*



Nuestras “Crónicas” desde mediados de los años cincuenta empiezan a ser muy detallistas sobre esta fiebre de barcos nuevos, y así en el mes de julio de 1955, José Luis Darriba escribía con verdadero optimismo: “En un corto espacio de tiempo –apenas cuarenta y ocho horas- nuestra flota pesquera ha sido incrementada con tres nuevas y hermosas unidades. Unas semanas antes “abrió camino” la motora “Ángel Miguel”, con motor de 100 H.P., para el joven armador Ángel Albo Gainza

Entre los días 29-30 del pasado Junio arribaron las embarcaciones denominadas “Nuevo Astillero”, para la firma “Varga Hermanos”, que será patroneada por Ángel Díaz Miquelarena; “Cuevas Hoyuela”, con motor de 150 H.P., que será gobernada por José Díaz Miquelarena, hermanos del anterior, y ambos de la dinastía de los “Manilos”. Esta soberbia motora traída por el industrial Don Ramón Peña Aznar, quien, -asegura-, tiene el propósito de aportar otra de parecidas características dentro de unos días. El Sr. Peña se ha metido a armador, como ya lo habían hecho anteriormente los también fabricantes de conservas, señores “Varga Hermanos”, y no cabe duda que esa determinación traerá las mejores consecuencias para nuestros pescadores. Y procedente de Bermeo, amarró en este puerto la grande y bonita embarcación “Flor Margarita”, de 150 H.P. también de gas-oil. Su armador, Teodoro Ruíz Anduiza, se ha afincado en esta Ciudad. Al parecer. De igual puerto arribará próximamente otra.

Para el mes entrante se anuncia la llegada de la motora –nueva del “estrinque” para el armador-patrón Nicolás Aspirez, cuya nave, por su preparación y arranchado moderno, armará la tremolina. No en balde anda por medio, interesado en el asunto, Rafael González quien siendo terrestre es todo un Catedrático en las cosas de la mar y de la pesca.

Hace unos días, el conocido Antonio Hierro, antiguo propietario de la “Emperatriz” (cuyo barco ha sido adquirido por el popular Casimiro San Emeterio) contrató en un astillero de Zumaya la construcción de una gran motora de la que –se nos asegura- ha sido ya colocada la quilla.

En fin, que en muy poco tiempo la flota pesquera ha sido totalmente remozada. Desaparecieron, a Dios gracias, los viejos y gravosos barcos de carbón y motor de gasolina dando paso a estas modernas unidades de “gas-oil” de mayor potencia y autonomía, cuyo combustible es mucho más barato. Con ello se ha conseguido un mayor poderío y se ha aligerado la excesiva carga de soldadas en cada barco. Ahora, con menos pesca capturada (lo decimos como supuesto) los tripulantes ganarán más. Por otro lado, los marineros cobran mayor seguridad de enrolamiento y no tendrán en lo sucesivo que verse obligados a emigrar, ni soportar tales o cuales indignidades... ¡Que de todo hay en la Viña del Señor...!

Es una pena, a nuestro humilde entender que los armadores locales no les dé por bautizar a sus embarcaciones con algunos de los típicos y castreñísimos nombres de

“Peñón de Santa Ana”; “Monte Cerrredo”; “Castillo de San Antón”; “Monte Cueto”; “La Atalaya”; “Brazomar”; “Urdiales”; “Campijo”; “Cotolino”, etc. ¡Ahí dejamos la sugerencia por si alguno “pica”...!

Con la llega de tantos barcos se aviva la necesidad del nuevo puerto, y nuestro pescadores vienen siendo más “asediados” que la Silvana Panpanini...”<sup>10</sup>



*Ángel Miguel en una de la escalas del muelle Sur de la Dársena.*



*Motora Ángel Miguel.*

---

<sup>10</sup> La Ilustración de Castro (en adelante I. C.), 10 de julio de 1955, nº. 2903, “Flota Pesquera”.



*Motora Flor Margarita.*



*Motora Bonita Perales de Miguel Perales y Justo Lecue.*



En aquellos años de mediados de la década el aumento y modernización de la flota provocaba un inusitado optimismo: “De un tiempo a esta parte venimos poniendo de relieve la enorme importancia que nuestro puerto va adquiriendo con el creciente y arrollador incremento de la flota pesquera. Resulta de inmensa satisfacción para el cronista tener la oportunidad de ofrecer esta clase de noticias a nuestros amables lectores, cuyas noticias, por otro lado, tanto representa para la sufrida clase pescadora. Y también, claro es, para el Comercio de la Ciudad en general, pues no ha de olvidarse que por lo menos un cuarenta por ciento de la población está más o menos directamente vinculada a los “aires del muelle”...

Cuando en los muelles hay movimiento y por las calles se oye el trepidar de los camiones y los carros transportando las pescas a las fábricas de conserva, todo es vida y alegría: pulso y nervio del pueblo. Entonces, solamente entonces, alegran el ojo el casero y el panadero, el de la tienda de ultramarino y peluquero. Hasta el camarero del popular cafetín ancha el pecho en la inteligencia de que en el “libro verde”, mohoso y confuso por el transcurrir de los años y consiguiente manoseo diario, va a tener que apagar algún “cañón” que otro siquiera parcialmente. Y así todos, hasta llegar al tasquero que igualmente respira en esos días como si le hubieran aplicado algún pulmón de acero...

Hace muy poco tiempo anunciamos el encargo de una embarcación del “estrinque” para el armador Antonio Amor Acebal, uno de los más jóvenes e inteligentes patrones de este puerto. Hoy nos complacemos en informar que recientemente don Antonio Piñeiro Pérez, gran entusiasta de las cosas de la mar, furibundo pescador amateur y veraneante afincado en Castro, contrató en los astilleros de “Mendieta” de Lequeitio, una embarcación de “tronío” para motor de gas-oil de 150 h.p. y que será uno de los mejores elementos fondeados en la bahía. Está todo previsto para que en la próxima primavera tome parte en la costera de anchoa. Y, según referencias, dicha motora será patroneada por José Pando Escamilla, más conocido por “Chiller”, notable remero que fue de nuestros bateles y trainerilla y popular portero del equipo del “Marina”<sup>11</sup>.

Había más, mejores y más grandes motoras; pero es que además ahora hasta los propios conserveros se volvían decididamente armadores<sup>12</sup>. En el mes de octubre de 1955 Ramón Peña y su socio conservero volvían a aumentar su flota propia: “El domingo anterior, día 30 de Octubre, a las 12 del mediodía, tuvo lugar la bendición de un nuevo barco pesquero propiedad de don Ramón Peña y de su socio don Santiago Covarrubias vecino de Santander.

La bendición fue hecha por nuestro virtuoso párroco don Alfredo Lavín Torre y el nuevo barco será mandado por el joven y experto patrón don José Díaz Miquelarena.

---

<sup>11</sup> *Ibidem*, 11 de septiembre de 1955, nº. 2912, “Flota pesquera”.

<sup>12</sup> En el año 1954, la firma “Varga hermanos” ya había comenzado esta nueva senda: “Ha sido aumentada la flota pesquera con un nuevo barco de los señores Varga Hermanos, que el viernes se hizo a la mar por primera vez y capturó 100 quintales de bonito”. I. C., 26 de septiembre de 1954, nº. 2862.

Invitados por los señores socios, a las tres de la tarde se sirvió en el salón de actos del Café de la Marina un espléndido banquete en que el Hotel Restaurante “La Riojana” ofreció entre otros sabrosos platos una soberbia paella en la que *chaplaban* el jamón, los buenos chorizos y las ancas y pechugas de pollo.

A las muchas felicitaciones que recibió “La Riojana” enviamos la nuestra muy cordial y sincera.

Asistieron también el patrón don Carmelo Barquín Millor y los tripulantes del otro barco de la sociedad “Cuevas Hoyuela” y el patrón mayor del Pósito de Pescadores don Manuel Liaño Montaña que, con el párroco don Alfredo Lavín Torre, don Ramón Peña Aznar, don Santiago Covarrubias, don Eusebio Sertucha y don Ricardo Rueda ocuparon la presidencia de la mesa.

Asistieron también algunas señoras y señoritas invitadas que dieron al acto realce y animación

A la hora del café y a petición de los pescadores hizo uso de la palabra nuestro director don Eusebio Sertucha, que hizo una breve historia de nuestro Gremio de Pescadores y de las hazañas que había realizado en el mar en todas las épocas, teniendo en su honor el de haber sido constituido hace ya más de siete siglos en el mismo año en que se fundara la escuadra española, la Marina de Castilla que se llamaba entonces.

Se extiende después en otras consideraciones y termina afirmando que, como siempre Castro tenía un gran porvenir en la vida del mar.

Le sigue, en el uso de la palabra y también a petición de los pescadores, don Ramón Peña Aznar que pone de relieve la importancia de la actual flota pesquera de nuestro puerto, insistiendo en que el mar es inagotable y que sabiéndole explotar en la forma debida podremos conseguir que las costeras sean fructíferas y provechosas...”<sup>13</sup>



En primer término, embarcación *Santiago Covarrubias*.

---

<sup>13</sup> *Ibíd*em, 6 de noviembre de 1955, nº. 2920, “Aumenta considerablemente nuestra flota pesquera”, “bendición de un nuevo barco”.

Era tal el optimismo, el pensamiento de que la pesca era un buen negocio, que hasta personas hasta entonces ajenas al mundo profesional de la mar ahora se convertían en nuevos armadores. En el año 1956 un veraneante habitual de Castro emprendía la aventura: “El pasado domingo, al mediodía, fue bendecida en este puerto la embarcación “LUAN”, de la que es propietario don Antonio Piñeiro Pérez, entusiasta deportista de la pesca y amigo de Castro, donde desde hace varios años pasa con su familia las temporadas veraniegas.

Al sencillo acto de la bendición asistieron el Alcalde, camarada Vicente Herrera, Comandante Militar de Marina, don Jesús Masa Valles, el segundo Comandante de Marina de Bilbao, y un representante de la Cofradía de Pescadores, así como un crecido número de amistades del Sr. Piñeiro.

La hermosa embarcación, que en cuanto a su casco es la mayor del puerto, ha sido construida en un astillero de Lequeitio, y su motor de 150 H.P. para gas-oíl, en los talleres “Echevarría”, de Bermeo. Por sus líneas y gran porte, así como por las modernas instalaciones y servicios de a bordo, llamó poderosamente la atención del enorme gentío que a su llegada, y que en el momento de ser bendecida, se congregó en los muelles de la dársena interior. De su gobierno ha sido encargado el joven patrón, José Pando Escamilla.

Más tarde, el Sr. Piñeiro dedicó a toda la tripulación un suculento banquete que fue servido por el popular Restaurante “La Riojana”, reinando durante la comida esa contagiosa alegría que los pescadores hacen patente en estos casos de “pechada”.

El lunes siguiente la “LUAN” se hizo a la mar para tomar contacto con los bancos de anchoa logrando estrenar sus encajonadas con la preciada pesca.

Al hacer presente al Sr. Piñeiro nuestra felicitación, hacemos los más fervientes votos por que dicha embarcación -que viene a incrementar la flota castreña- tenga muchos y continuados éxitos”<sup>14</sup>.



Motora *Luan*.

---

<sup>14</sup> *Ibidem*, 15 de abril de 1956, nº. 2943, “Nueva embarcación”.



El clima de confianza era general. La esperanza en los progresos de la pesca llegaba a todo el vecindario. Tanto, que hasta las gentes más humildes buscaban ingresos extras en la actividad pesquera, consiguiendo créditos para hacer nuevas motorillas: “Días pasados fue bautizada la nueva motora “Castillo San Antón” que ha sido construida en el astillero de Gabino Espalza ubicado entre las imponentes rocas de “Los Huertos” y que es el único establecimiento en su género que funciona en Castro. La fina pero fuerte embarcación, de la categoría media, cuenta con motor de 10/12 H.P. para gas-oíl.

Sus armadores y a la vez tripulantes, Ramón Vázquez Domínguez, Ángel Liendo Carranza y Antonio Vázquez Domínguez, lo cuales, después de batir el cobre en la mina o en otras actividades se lanzan al mar para “hacer horas extraordinarias”...

En los últimos años, utilizando un pequeño bote, sus esfuerzos fueron recompensados y, claro es, quisieron probar suerte en plan de mayor envergadura y responsabilidad. No contaban con medios económicos, a excepción de unos ahorrillos, pero francamente decididos, animados por un gran tesón y confianza en sus personales esfuerzos, solicitaron un Crédito Laboral de la Mutualidad de Minas Metálicas, a la que están adscritos dos de ellos. Dicha entidad se los concedió en cuantía de 60.000 pesetas para casco, motor y pertrechos de pesca, con las facilidades de amortización y bajo interés que la ley determina. Así, gracias a la Mutualidad, sin necesidad de tener que contar con la garantía de fincas o dineros en su propiedad, ni de las clásicas firmas de “responsables”, pero sí respondiendo a las excelentes virtudes de laboriosidad y honradez que tienen sobradamente probadas, recibieron el Crédito Laboral que les permite en horas fuera del trabajo normal mejorar su nivel y condiciones de vida en el seno el hogar. Se les liberó de las garras de prestamistas usureros...

Vaya, pues, nuestra entusiasta felicitación para estos magníficos obreros que simultanean sus quehaceres en tierra y mar, robándole horas a la jornada y al natural descanso, persiguiendo, por encima de todo, el bienestar de sus hogares. Y recíbanla también por haber bautizado su barco con el castreñísimo nombre de “Castillo San Antón”, el cual, como anteriormente decimo, es “Made in Castro”...<sup>15</sup>



La Dársena.

---

<sup>15</sup> *Ibíd*em, 1 de julio de 1956, nº. 2954, “Nueva embarcación”.



El castreño astillero de Esteban Suárez Abascal.



Astillero de Epalza en los Huertos.

Un ejemplo más de cambio y modernización: en el verano de 1957, otro veraneante de Bilbao aportó una novedosa motora a la flota de Castro Urdiales. Tan avanzada técnicamente, que ya se pensaba emplear en mares alejados del Cantábrico: “Hacia las nueve menos cuarto de la tarde del pasado viernes, día 14 de los corrientes, llegó a nuestro puerto la nueva y hermosa embarcación “Cantufa”, la que al entrar en aguas de la bahía hizo sonar, jubilosa, la sirena. Medio pueblo se agolpó en los muelles para admirar de cerca a la flamante embarcación, que es la mayor de la flota de pesca castreña, a la que se incorpora con todos los honores, tanto por su casco, construido en los astilleros de Mendieta, de Lequitio, como por su motor de 200 caballos de fuerza, para gasoil, de la Casa Juaristi, de Azcoitia. Cuenta con las más modernas instalaciones de viveros, neveras, radio, et. Etc. Y dos motores auxiliares de 12 caballos cada uno. Es, por decirlo así, el “último grito” de barco para la pesca de bajura.

Al mediodía del sábado siguiente se procedió a su bendición por el Sr. Cura Párroco, asistiendo al sencillo acto con su armador, don Elio José Canteli Álvarez, el Alcalde, camarada Herrera, Comandante de Marina, Sr. Masa, Patrón Mayor de la Cofradía, camarada Liaño. Delegado Comarcal de Sindicatos. Camarada Gutiérrez, Secretario de la Cofradía, Sr. Marta, y otros invitados.

El barco está listo para atacar los bancos de bonito desde las costas de Portugal y Galicia hasta las de Francia. Y es propósito del armador que una vez finalizada la costera del bonito en aguas del Cantábrico continuarla en Dakar (África) y pasar luego al Mediterráneo para dedicarse luego a la sardina, cuya especie, prácticamente desaparecida de nuestras costas, abunda en el Mare Nostrum...

El “Cantufa”, que la picaresca popular a rebautizado con el sobrenombre de “Cantinflas” sin la anuencia del genial actor azteca Mario Moreno, es gobernado por el joven y competente patrón Valentín Antuñano Mérica (“Carbonero”).

El armador, Don Elio José Canteli Álvarez, que desde hace varios años veranea en Castro, se ha vinculado más fuerte a la vida de la Ciudad por la que siente una singular admiración. Y desde ahora su domicilio de Bilbao tiene continuidad en Castro. Su bello gesto de alto sentido social y humano al proporcionar a los pescadores castreños, con esta poderosa embarcación, un medio de vida viene siendo muy elogiado por la población entera.

Al felicitarle muy cordialmente a través de estas columnas de “la Ilustración de Castro”, le deseamos, con su tripulación, los más óptimos resultados económicos en todas las costeras.

¡Ah! Y que su generoso proceder tenga muchos imitadores en los diversos órdenes de la vida. Castro-Urdiales jamás olvidará a los hombres que, como ahora el Sr. Canteli,



contribuyen a su engrandecimiento creando nuevas industrias o mejorando las ya existentes”<sup>16</sup>.



Embarcación *Cantufa*.



Tripulante del *Cantufa*..

---

<sup>16</sup> *Ibíd*em, 23 de junio de 1957, nº. 3007, ¡Nueva embarcación!

Al finalizar el año 1959 ya se sabía en todo el Municipio que los armadores bermeanos afincados aquí traían otra embarcación: “Aunque paulatinamente nuestra flota pesquera viene creciendo en estos últimos años.

No hace mucho todavía, llegaba de Bermeo la motora “Flor Margarita” para dedicarse en este puerto a la pesca de bajura.. Ahora otra nueva embarcación vendrá también a aumentar nuestra flota. Se trata de la motora “Rentería Campos” de la matrícula de Avilés.

Esta embarcación que es de moderna construcción, tiene un motor de 200 H.P. y cuenta con unos viveros de 20 toneladas de capacidad, estando dotada de los elementos de pesca más modernos

Tan pronto como llegue a nuestro puerto esta motora se hará a la mar, pues ya ha sido designada entre la gente pescadora de nuestra flota, la tripulación correspondiente”<sup>17</sup>.



---

<sup>17</sup> *Ibidem*, 24 de enero de 1960, nº. 3145, Nueva embarcación.



*La Asunción de María*, propiedad de la familia Perales.



*Nuevo Mater Dolorosa*, entró en servicio en el año 1959.



Lejos de parar, la arribada de nuevos pesqueros continuó en la década siguiente de los años sesenta. En otra publicación apuntábamos que el procesó acabó con la presencia de barcos descomunales para lo hasta entonces conocido: “En el año 1969 llegó el barco cooperativa *Punta Cotolino* de 29 metros de eslora, 7,12 de manga, 3,57 de puntal, 134,58 TRB, 600 CV de potencia y capaz de alcanzar los 11,33 nudos. Un año después arribó el segundo “mastodonte”, el barco también cooperativa *Unión Castreña* de 29 metros de eslora, 7,13 de manga, 3,45 de puntal, 146,26 TRB de arqueo, 600 CV de potencia y capaz de 11,6 nudos”<sup>18</sup>.

Las crónicas de estos años demuestran un verdadero culto y admiración hacia todas las novedades técnicas. En el mes de marzo de 1962:” El domingo último tuvo lugar la bendición del nuevo barco “Estrella de los Mares”, de los armadores Justo Lecue Gutiérrez y Luis Helguera Cavada, a cuya ceremonia, oficiada por el Párroco don Alfredo Lavín Torre, asistieron, con los citados propietarios, el Jefe del Sindicato Provincial de Pesca, Sr. Kaifer Olando, el Ayudante de Marina, don Jesús Masa Valles, el Presidente de la Cofradía de Pescadores, Sr. Liaño Montaña, y un buen número de invitados, con la tripulación, actuando de madrina Remedios Lecue Gutiérrez y de padrino don Álvaro González Pardo. En el momento oportuno, Meyos Lecue estrelló sobre la proa una botella de champaña.

Una vez efectuada la bendición, el hermoso barco, atestado de gente, hizo su primero y clásico paseo marítimo hasta la altura de “Ascisero”, haciendo sonar insistentemente su sirena en señal de júbilo. El acontecimiento no era para menos.

El “Estrella de los Mares” ha sido construido en los astilleros de “Arriola hermanos”, de Ondarroa. Los trabajos de astillero y montaje de motores y demás instalaciones ha durado justamente un año. Cuenta con un motor de 225 HP. De la casa “Yeregui hermanos”, amén de dos motores auxiliares de 15 caballos. Su eslora entre perpendiculares es de 25 metros, y 6,08 de manga. Está provisto de depósitos para catorce toneladas de “gas-oíl” y dos de agua potable. Sus neveras son capaces de admitir y conservar en perfecto estado 26.000 Kilos de bonito. Y esto, con los cinco viveros para treinta y una toneladas de agua, le permite a la embarcación una gran autonomía para dedicarse en aguas lejanas a las faenas de la pesca durante muchos días y sin apuros....

Entre los principales servicios cuenta con dos emisoras-receptoras de radio, una de ellas, muy potente, capaz de establecer comunicación con Castro, por ejemplo, desde la zona africana, y la otra va sincronizada con el Goniómetro. Lleva, naturalmente, aparato detector para señalar la presencia de pesca, las masas de roca y las playas, así como la profundidad de la mar. En el barco hay nada menos que 65 puntos de luz, y en los ranchos de proa y popa, dotados de excelente alumbrado y ventilación, tiene veintiún literas individuales con sus correspondientes “taquillas” para guardar ropa y otros efectos personales. La cocina es de gas butano, y el comedor, muy amplio, con mesa y

---

<sup>18</sup> Ojeda San Miguel, ob. cit.

bancos fijos, permite comer a la vez hasta 16 personas, sirviendo al mismo tiempo, según las ocasiones, de lugar de distracción o de lectura.

Los servicios higiénicos cuentan, además de W.C., con ducha, lavabo y espejo. Un auténtico cuarto de aseo de postín. Y anexo al puente de mando está el cuarto de derrota con litera para el patrón. El puente se comunica interiormente con la cocina-comedor y la sala de máquinas. En lugar preferente figura una estampa de la Virgen de la Barquera (con su “mozucu” en brazos), patrona de San Vicente de la Barquera, y una vista panorámica de la Villa marinera de la que es hijo Justo Lecue. Se trata de un regalo de la madrina. Y para que nada falte a bordo, en estos días entra en servicio una lavadora eléctrica. Luego, acaso muy pronto, habrá que ir pensando en instalar un aparato de Televisión. Con lo cual el “Estrella de los Mares” quedará convertido en un pequeño pueblo flotante, que ya lo es, desde luego, aunque no haya televisor, ni calles, ni jardines, ni bares...

El barco, realmente hermoso y de airoas líneas, está listo y a punto para hacerse a las faenas de pesca. Su “bautismo de guerra” será con la anchoa. Y también su patrón como los diecinueve hombres a sus órdenes que constituyen la dotación (la mayoría proceden de la “Bonita Perales”) están ansiosos de entrar en “combate”... Y no cabe la menor duda que el “Estrella de los Mares”, así arranchado, es el último grito salido de los astilleros en cuanto se refiere a esta clase de embarcaciones.

Cuando tras la detenida visita saltamos a tierra, un grupo de viejos lobos de mar y algunos de las jóvenes promociones que, extasiados, contemplaban la nave nos dicen: ¡Qué beneficioso sería para Castro contar con dos docenas de barcos como éste, y aún mayores...!

-Desde luego, amigos, añuque vayan llegando poco a poco...”<sup>19</sup>



---

<sup>19</sup> I. C., 11 de marzo de 1962, nº. 3265, “Bendición de un nuevo barco”.



Bautizo del *Estrella de los Mares*.

Un ejemplo más de la modernización de la flota castreña y, además, del concepto desarrollista de que cuantos más barcos mejor para el futuro pesquero de Castro Urdiales. Nos referimos a la llegada en el mes de febrero de 1963 del *Bidechea*: “Hacia las dos de la tarde del pasado Jueves, día 21 de Febrero, arribó a nuestra bahía la flamante embarcación “Bidechea” que el armador de esta Cofradía, Teófilo Ruiz Anduiza, incorpora a la flota castreña. El nuevo barco –que es, según aseguran, el mayor de toda la “escuadra” local- quedó amarrado junto a su “hermano” menor, el “Flor Margarita”, que a su lado parece un “chinchorro”...

El “Bidechea” (en vascuence, “camino de casa”), ha sido construido en los Astilleros de Bedúa, de Zumaya. Cuentan con un motor de propulsión “Echevarría”, de Bermeo, de 280 HP, amén de dos motores auxiliares de 18 HP, también de “gas-óil”. Registra un arqueo de 90 toneladas. La longitud de quilla es de 22,50 metros y 6,15 metros de manga.

Sus 6 viveros de aluminio son capaces para 36 toneladas de agua. La cámara o nevera está acondicionada para admitir hasta 30.000 Kilos (600 quintales) de bonito, o de otras especies de pescado.

La hermosa nave, naturalmente, cuenta con las más modernas instalaciones y servicios, tales como aparato detector (radar), Goniómetro, Emisora-receptora de radio; y cocina



para gas butano, amplio comedor para la tripulación, y 18 literas en proa, una en el puente y dos en el entrepuente, amén de los servicios higiénicos.

El “Bidechea” está dotado de chalecos salvavidas individuales, así como de dos balsas insufables capaces para 24 personas. Estas modernas balsas, de uso obligado en ciertas mares (campana de bonito, et. Etc.) para los barcos de pesca llamados de “bajura”, van provistas de alimentos, agua, botiquín de urgencia... Son el último grito en materia de salvamento.

El más moderno “paquebot” de la flota castreña ha sido admirado a diario por numerosos curiosos, que han vertido ponderados elogios tanto por su “humanidad” como por sus airosas líneas.

El “Bidechea”, que ya está listo para entrar en combate con los bancos de anchoa o de la clase de pesca que fuere, (y que, por cierto, ha sido pintado con muy buen gusto), es del mismo estilo que el “Flor Margarita” –pero en tono menor, claro-, también propiedad de Teófilo Ruiz Anduiza, armador y patrón, de innata inteligencia, “forzudo del trabajo”, que nos llegó de Bermeo hace unos años y que ha echado raíces profundas en Castro, la nueva “tierra de promisión” para los hombres emprendedores, dinámicos, amantes del trabajo.

Felicitemos cordialmente al amigo “Filo” por esta su nueva e importantísima aportación a la flota castreña.

Que tenga un permanente éxito en todos los órdenes.

Y muchos imitadores..., para bien de Castro”<sup>20</sup>.



---

<sup>20</sup> *Ibidem*, 3 de marzo de 1963, nº. 3316, “Nueva embarcación”.



*Bidechea, Pastor Nauta y Flor Margarita*

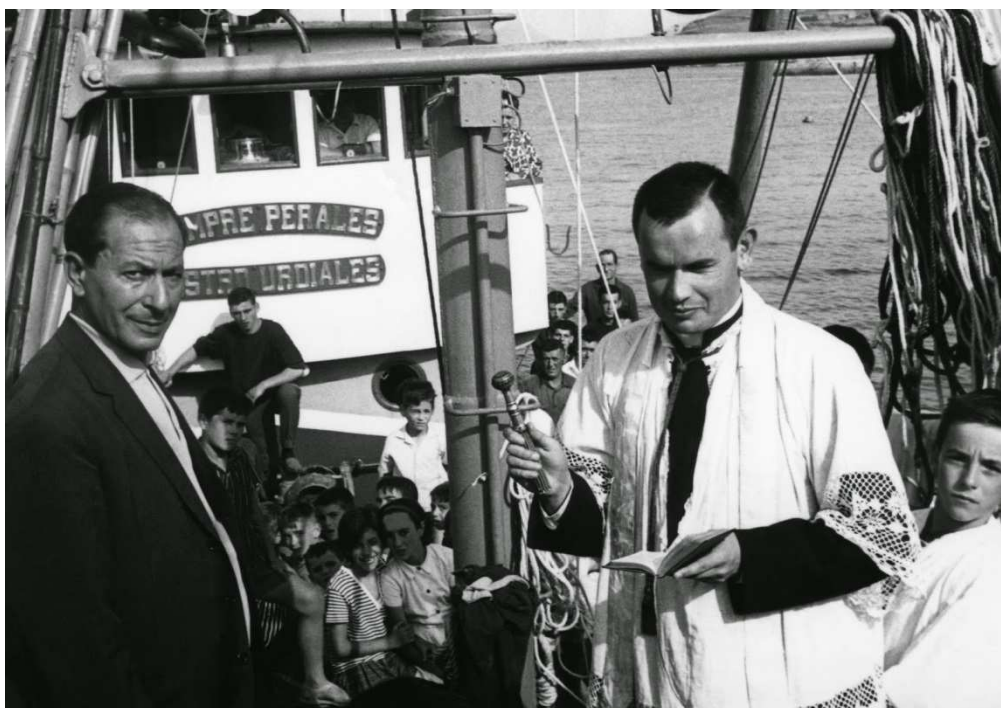
Parecía un proceso sin fin. Casi no había año sin nueva bendición de motora. Así, en el verano de 1964: “El pasado día 15 de los corrientes y con el ceremonial acostumbrado tuvo lugar la bendición de la flamante embarcación “Siempre Perales” construida en los astilleros “Mendieta”, de Lequeitio, para el armador castreño Miguel Perales Villa. Actuó de madrina Doña Celia Bermejillo de Pérez Petinto, quien estrello sobre la proa del hermoso barco una botella de vino español. Un vino de Jerez de solera siempre muy apropiado para desear toda suerte de éxitos y venturas a una Casa de tanta solera como lo es la de Perales. La Esposa de Pérez Petinto, familia tan vinculada a Castro y las cosas de la mar, rompió así con la arcaica costumbre de desparramar las burbujas de “champaña” en estos acontecimientos, introduciendo el españolísimo caldo famoso en el mundo entero. Que cunda el ejemplo...

La “Siempre Perales”, de airoas líneas, cuenta con motor de propulsión “Yeregui hermanos”, de Zumaya, de 200-240 HP (elevada la fuerza a unos 280 caballos gracias al sistema “turbo”); Radiogoniómetro, Detector eléctrico, estación de radio, 6 “viveros” para unas 36 toneladas de agua, y una “nevera” capaz para 250.000 Kilos de pesca. Su registro bruto se acerca a las cien toneladas.

Al acto de bendición y sucesiva “prueba” de mar asistió el Ayudante Militar de Marina, Don Jesús Mesa Valles, así como numerosísimos invitados, a los que el armador ofreció después un ágape en el Bar “Regato”.

Deseamos a Miguel Perales Villa y a su tripulación una larga e ininterrumpida serie de

provechosas capturas”<sup>21</sup>.



---

<sup>21</sup> *Ibíd*em, 26 de julio de 1964, nº. 3388, “Nueva embarcación”.



A la altura del año 1967, según los datos publicados por el cronista Luciano Prada<sup>22</sup>, la “flota pesquera castreña constaba de veinte embarcaciones y estaba en plena renovación y adaptación de los medios modernos. Entre los barcos caducos o en vías de desaparición estaban el “Cuevas Hoyuela”, “La Macarena”, “Del Astillero”, “Santiago Covarrubias” (hundido cerca de Santoña), “Santa María de la Asunción”(perdida a la entrada de Santander, “Cantufa”, “Cruz de Mayo”, “Rentería Campos”, “Estrella de los Mares” y “Flor Margarita”. Muy pronto se estaban quedando anticuados muchos barcos.



*La Asunción de María, año 1953.*



---

<sup>22</sup> *Ibidem*, marzo de 2000, p. 12.



*Cruz de Mayo.*



Fátima.

En 1967 funcionaban diez barcos denominados de los “grandes”: el “Ataulfo Argenta”(de Luis Vélez y Gloria Gómez), “Arturo Dúo” (Pablo Villasante), “Bidechea”, “Nuevo María Esther” (Salvador Romaña), “Siempre Perales”, “Anlu” (Luisa Santerbás), “Dimar” (Lucio Díaz Miquelarena y Francisco Marta), “Lecue” (Justo Lecue), “Gran Cruz de Mayo” (Carmelo Barquín Millor) y “Hermosa Primavera” (Rafael Rentería). Existían también, en aseveración de Luciano Parada, otras diez embarcaciones de menor potencia, algunas sumamente arcaicas y en vías de ser sustituidas: “Virgen María” (de Antonio Amor Acebal), “Luan”, “Peñón Santa Ana” (Hermanos Hierro García), “Rafael Arcángel”, “Planeta Júpiter” (Julio Morales), “Esther María”, “La Asunción de María” (Luis Helguera y Justo Lecue), “Ángel Miguel”, “Brisas de Torrontero” (Carmelo Velar) y “Rosario de Santa Fe” (Oscar Cobo)<sup>23</sup>.

---

<sup>23</sup> *Ibídem.*



*Motora Esther María.*







*Cruz de Mayo accidentado.*



*La Asunción de María.*





*Motora Rosario de Santa Fe.*

Finalmente, “además de los citados, estaban a punto de incorporarse embarcaciones flamantes como “Nueva Flor Margarita”, “Hermoso Castro” (para una cooperativa de 16 pescadores cuyo rector era Julio Escalante) y “Gema del Mar”<sup>24</sup>.



*Hermoso Castro.*



*Lecue.*

---

<sup>24</sup> *Ibíd.*



Planeta Júpiter y Lecue



*Nuevo Mater Dolorosa.*



*Nuevo Mater Dolorosa*





Siempre Perales.



*Ataulfo Argentina*, entró en servicio en el mes de marzo de 1967.





*Ataulfo Argenta.*



*Ataulfo Argenta.*



*Hermoso Castro*, entró en servicio en el mes de agosto de 1967.



*Lecue*.



En definitiva en Castro Urdiales, al igual que en otros puertos pesqueros del Cantábrico, “los años 60 corresponden a la época de mayor renovación de la flota pesquera. Consecuencia directa de las facilidades crediticias auspiciadas por el Estado franquista. Los astilleros trabajaron sin parar y prácticamente quedó ya estandarizada entonces la compartimentación bajo cubierta de las grandes motoras polivalentes: en la zona más puntera de la proa, los catres o dormitorios en litera de los tripulantes (alrededor de 12 marineros); luego, con la separación de un mamparo, la nevera más grande y térmicamente protegida; detrás los viveros de cebo vivo; motores y depósitos; seguían los viveros de popa; otra nevera un poco más pequeña; y, finalmente, casi pegando al extremo de la popa una bodega para víveres y pertrechos diversos”<sup>25</sup>.

Todas estas motoras llegadas a Castro, nunca antes conocidas en tamaño y potencialidades, en palabras de Apraiz se construían “con sistema de cuaderna de plantilla, se realizaba en base a un sólido armazón de roble en roda, codaste y baos; quilla, sobrequilla, durmientes y palmajares de eucalipto; barraganetes de acacia; regala de roble; trancanil de pino; cubierta de pino; y caso forrado de maderas tropicales”<sup>26</sup>. Son años en los que los barcos más grandes y potentes, como luego veremos, empiezan a bajar hasta los caladeros africanos, haciéndose necesario un reforzamiento general de los cascos, en especial en la zona de las proas, a fin de aguantar mejor las embestidas de la mar<sup>27</sup>.



Matora cooperativa *Punta Cotolino*.

---

<sup>25</sup> Ojeda San Miguel, R., ob. cit.

<sup>26</sup> Apraiz, J. A., Carpintería de ribera y evolución histórica-tipológica de las embarcaciones de bajura en el País Vasco. De la vela al siglo XXI, *Itsas memoria*, Revista de Estudios marítimos del País Vasco, nº. 2, 1998, p. 398.

<sup>27</sup> Apraiz, J.A., *La construcción naval en el País Vasco*, Itsasoa, vol. 7, Donostia, 1989.





Tripulación de la *Unión Castreña*.



El *Pastor Nauta* en su nueva base de Burela.



*Nao Santa María.*



*Dimar, entró en servicio en el mes de mayo de 1967.*



*Dimar.*



*Nueva Flor Margarita.*





*Anlu*, entró en servicio en el mes de mayo de 1967.



Cada vez más barcos nuevos, de mayor tamaño, más movimiento y, finalmente, (como luego veremos) más desembarcos de pescado. Todas estas realidades muy pronto presentaron con crudeza extrema un nuevo y grave problema: las viejas instalaciones portuarias de la Dársena ya no servían. Si bien la presencia del Rompeolas prácticamente aseguraba el amarre, descanso y refugio de las nuevas embarcaciones en el puerto exterior, ahora denominado como bahía de Castro<sup>28</sup>; sobre todo con marea baja era imposible hacer las necesarias descargas de la pesca en los muelles de la Dársena. Literalmente no cabían tantos y tan grandes motoras. En una entrevista realizada al Alcalde de la Ciudad por la prensa local en el año 1955, se ponía de relieve que la salida era realizar algunas mejoras portuarias añadidas al llamado muelle de Aguilior: “La corporación municipal en estrecho contacto con la Cofradía de Pescadores viene realizando innumerables gestiones para que el proyectado nuevo puerto pesquero sea una realidad. A todos nos preocupa este importantísimo problema, máxime ahora en que la flota pesquera –que será incrementada en varias unidades en los primeros meses de 1956- no puede prácticamente realizar las operaciones de atraquen la vieja dársena por falta de calado y amplitud... dentro del próximo año serán construidas unas machinas en la bahía, actual fondeadero de la flota, para facilitar los movimientos de descarga de la pesca aún en marea baja. Esto, con no ser todo lo proyectado, supondrá un enorme alivio y hará que hasta mucho barcos forasteros vengan aquí a vender las pescas”<sup>29</sup>.



---

<sup>28</sup> No obstante en el año 1965 los pescadores hacían esta denuncia: “Los pescadores se lamentaban amargamente de la pobreza de alumbrado eléctrico en la dársena y su falta absoluta de proyección hacia la bahía que es donde están amarradas todas las embarcaciones mayores.

Y consideran que es de absoluta necesidad colocar más boyas con “muertos” más fuertes para salvaguardar a la veintena de barcos que hoy integran la flota castreña y que en conjunto representa un valor superior a sesenta millones de pesetas; sin contar los centenares y centenares de millones que entrañaría la destrucción de las embarcaciones, estimadas como elementos de producción...”, I. C., 7 de febrero de 1965, nº. 3416.

<sup>29</sup> I. C., 4 de diciembre de 1955, nº. 2924, “Importantes declaraciones del Alcalde”.





El muelle Norte y Sur de la Dársena se habían quedado pequeños para la nueva y moderna flota pesquera de Castro Urdiales, Fot. Archivo Telefónica.



Escenas como ésta ya era imposible de volver a ver con las nuevas motoras, Pintura de Juan Cabanas.





Aquí estaba la solución a los nuevos tiempos pesqueros de Castro Urdiales.

Dos años después, las gestiones ante las autoridades de Madrid parecía que ya iban a dar resultados: “Recientemente se trasladaron a Madrid el presidente da la Cofradía de Pescadores, camarada Manuel Liaño Montaña y el vocal del Cabildo, Gabriel Campaña Sanchoyarto, con el único fin de realizar cerca de los organismos competentes determinadas gestiones en favor de problemas de máxima importancia para la población pescadora, del engrandecimiento del puerto de la prosperidad de la industria conservera, que es tanto como decir de Castro mismo...

A don Antonio Garely le rogaron se interese lo más posible por la rápida construcción de las machinas en el puerto exterior, cuyo expediente mereció la aprobación del Ministerio de Obras Públicas a tenor del proyecto confeccionado por la Jefatura de los Puertos de Santander, y que actualmente está pendiente de otorgamiento de subasta. Ahora mismo asistimos a las enormes dificultades que encuentran los barcos que llegan a este puerto cargados de anchoa para atracar en los muelles en las horas de baja marea., produciéndose los naturales embotellamientos en la bocana de la dársena y en los muelles del parque y rompeolas. También dificultades –ya muy viejas, claro- obligan a muchas embarcaciones forasteras, e incluso de Castro, a concurrir a otros puertos. Y esto representa varios millones de pesetas que cada año se nos vuelan...”<sup>30</sup>

---

<sup>30</sup> *Ibidem*, 7 de abril de 1957, nº. 2995, “Importantes gestiones”.



En el mes de junio de 1957 todo indicaba como un hecho definitivo las nuevas obras de “Las Machinas”: El Alcalde, camarada Vicente Herrera Díez, acaba de recibir una atenta carta del Excmo. Sr. Ministro de Obras Públicas en la que le comunica que la Dirección General de Puertos está ultimando, para someterlo a despacho, el expediente de autorización de la oportuna subasta de las obras en el muelle de atraque en nuestro puerto.

La noticia ha sido recibida en la Corporación Municipal y Cofradía de Pescadores con la consiguiente alegría –de la que somos partícipes todos los castreños- ya que, como es sabido, la construcción de las machinas de atraque en el puerto exterior constituye una importantísima necesidad para el presente y porvenir de Castro.

Se trata de una vieja aspiración que se convertirá, por fin, en manifiesta realidad, cifrándose la esperanza de que las obras den comienzo a finales del verano en curso.

¡Que así sea!”<sup>31</sup>

Al finalizar el verano de 1960, las obras de las nuevas machinas, con su correspondiente dragado, estaban a punto de finalizar. Además, se iba a poner remedio a otro problema. Nos referimos a la necesidad de garantizar un buen y fácil abasto de combustible para la flota pesquera: “El pasado 24 de Septiembre quedó terminada y

---

<sup>31</sup> *Ibidem*, 23 de junio de 1957, nº. 3007, “Buena noticia”.

lista para dar servicio la nueva estación que la “Campsa” ha montado en el muelle de Eguilior, próximo a las machinas de atraque, cuyas obras, por cierto, tocan a su fin con el dragado que viene realizándose.

El nuevo surtidor está destinado a proveer de “Gas-oíl” a las embarcaciones de pesca, mercantes y de recreo. El depósito tiene capacidad para 28.000 litros y, al parecer, próximamente será colocado otro igual. El viejo depósito de la dársena solamente tenía cabida para diez mil litros. Y mientras en éste el combustible había que sacarlo a fuerza de brazo – a “cámara lenta”-, el nuevo, dotado de bomba eléctrica, permite llenar en contados minutos los tanques de las embarcaciones.

Una vez que están en servicio los grandes depósitos de 28.000 litros cada uno (por ahora se trabajará al cincuenta por ciento) quedarán cubiertas las necesidades de la flota de pesca castreña. Lo que significa una gran economía y comodidad.

De ahora en adelante ya no es preciso el esfuerzo humano para extraer de los depósitos el “Gas-oíl”. Y Santiago Garay Peña, el dinámico y celoso agente de la “Campsa”, quedó liberado de la dura tarea que suponía mover a brazo la bomba. También “Tiaguín” Garay tiene perfecto derecho a trabajar en las más óptimas condiciones que permite la inventiva humana.

Enhorabuena, pues, a los pescadores que, por fin, han visto convertida en realidad una vieja aspiración; y enhorabuena también para la “Campsa” y su agente en Castro.

Sin olvidarnos del castreño Domingo Romero Estebanot, alto cargo de la “Campsa”, creador de esta gran obra<sup>32</sup>.

En el mes de junio de 1960 comenzaron también las operaciones de dragado: “Procedente de Santoña llegó el equipo de “buzos” y de draga, con su “carromato” flotante, que inmediatamente se dedicó a los trabajos propios de limpieza de rocas firmes y sueltas que se hallan dentro del ámbito que afecta al nuevo muelle de atraque de nuestra bahía. Con esta última fase darán por finalizadas las obras que están a cargo del reputado contratista Don Luis Aldámiz<sup>33</sup>.

Unos años después, en 1965, se ampliaban nuevamente las instalaciones de combustible: “La “Campsa” ha solicitado de la jefatura del Grupo de Puertos de Santander la oportuna autorización para instalar en el puerto de Castro un depósito subterráneo capaz para cincuenta mil litro de “gas-oíl” (o dos de 25.0000). La ampliación que se propone realizar “Campsa” en sus instalaciones habrá de representar una importantísima mejora para las embarcaciones pesqueras (armadores y tripulantes, que a todos ellos afecta directamente), habida cuenta que se tiende a garantizar en todo momento el suministro de combustible evitándose las dificultades y perjuicios que, sobre todo durante la campaña bonitera, vienen ocasionándose a aquéllos debido a la reducida capacidad del único depósito en funcionamiento lo que con frecuencia obligó a

---

<sup>32</sup> *Ibíd*em, 9 de octubre de 1960,, nº. 3192, “Nuevo surtidor de “gas-oíl””.

<sup>33</sup> *Ibíd*em, 12 de junio de 1960, nº. 3165.



desplazarse a Santurce y otros puertos próximos para proveerse del necesario “oro negro”...

Un anticipado aplauso para las “Campsa” y la enhorabuena a los pecadores castreños”<sup>34</sup>.



Dragado de *Las Machinas*.

---

<sup>34</sup> *Ibíd*em, 31 de octubre de 1965, nº. 3454.



Machinas y nuevo depósito de combustible.



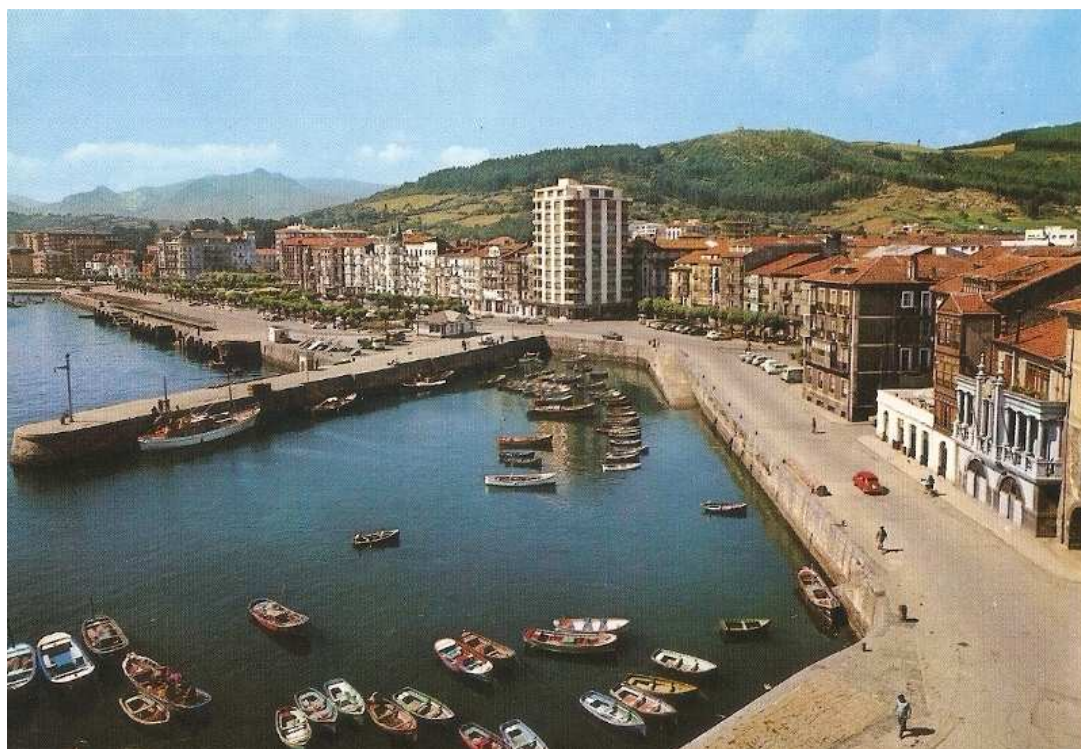


Llegada a las nuevas infraestructuras portuarias y pesqueras.



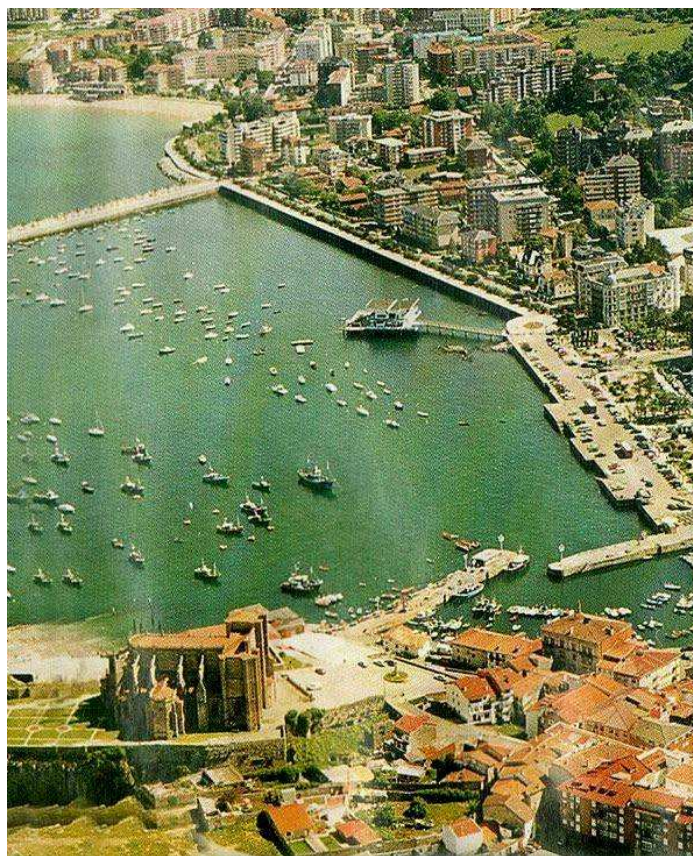


Antes de la obra de *Las Machinas*.



Vistas en las que se puede apreciar las obras portuarias nuevas para el sector pesquero.





Zonas de amarre y Machinas para la Flota nueva.



Aglomeraciones provocadas por los números barcos nuevos.





La flota pesquera en el Puerto exterior.



Aún quedaba por realizar otra obra, muy demanda por los pescadores castreños para convertir al puerto en un emplazamiento acorde con las nuevas necesidades del sector: una fábrica de hielo. Las peticiones de la Cofradía en este sentido comenzaron en el año 1963<sup>35</sup>. Después de innumerables polémicas sobre el lugar adecuado de ubicación para la nueva instalación portuaria, el Ayuntamiento de la Ciudad aprobó la construcción, 20 de agosto de 1963, sobre el machón del desaparecido cargadero de Alén, en las cercanías de San Guillén<sup>36</sup>.



Cargadero de Alén, lugar elegido para levantar la Fábrica de Hielo. Fot. Deschamps, año 1937.



Machón del Cargadero, el lugar para emplazar las instalaciones del hielo. Fot. Ramos.

---

<sup>35</sup> *Ibíd.*, número correspondiente al mes de marzo de 2000, Luciano Prada, p. 12.

<sup>36</sup> *Ibíd.*



El proyecto de la Fábrica de hielo fue realizado por el joven ingeniero castreño Antonio Aguilar de la Helguera. El Consistorio aprobó para ello un presupuesto de 8,5 millones de pesetas. Los trabajos comenzaron en el mes de septiembre de 1967, finalizando en abril del año siguiente<sup>37</sup>.



Fábrica de hielo.

---

<sup>37</sup> *Ibíd.*



Todos los cambios y novedades que acabamos de contemplar lógicamente iban en una dirección: pescar más y más; aumentar notablemente el número de capturas. El crecimiento y modernización, sin precedentes, de la flota pesquera, favorecido por la política desarrollista del Estado franquista, junto con el aumento de la demanda enseguida comenzaron a dar sus frutos: el nivel de capturas creció también hasta niveles jamás conocidos en la historia pesquera de Castro Urdiales.

Las motoras castreñas, de un tamaño y dotaciones técnicas nunca antes visto, más potentes, ampliaron sus radios de acción hasta zona prácticamente impensables hasta entonces: llegaron a aguas gallegas, portuguesas o del Atlántico francés. La senda para pescar cada vez más era imparable.

Es evidente que el caso de Castro no es excepcional. Todo lo contrario, encaja perfectamente en el modelo, por lo menos, de lo que ocurrió en el resto del litoral cantábrico. Como sostiene Escudero, para entender lo que ocurrió tenemos que tener en cuenta que todo estuvo sustentado en “la política desarrollada por el régimen franquista. Cesado el período de aislamiento mundial y con la llegada de las ayudas en forma de divisas provenientes de Estados Unidos, se inició una carrera hacia la economía industrial, en un principio basada en planteamientos de autosuficiencia intervencionista... que con el tiempo derivaron en una política más ortodoxa con la llegada al gobierno en 1957 de tecnócratas que terminaron por convertir la política autárquica en liberalizadora... La extrapolación de estos conceptos al mundo pesquero, por el que tanto se interesó el gobierno franquista, originó un importante cambio que acabó renovando, modernizando y aumentando, tanto en número como en capacidad, la flota pesquera española de esos años..., el avance del sector pesquero en estos años fue brutal. Podemos decir que entre un prototipo de bajura de los años cuarenta y otro de los sesenta tan sólo se asemejaba en que eran embarcaciones de madera y que se destinaban a la pesca... En todo ello tuvo mucho que ver la promulgación de la ley 147/1961 de 23 de diciembre sobre la Renovación y Protección de la Flota Pesquera que en síntesis pretendía modernizar la flota existente, afectando concretamente en el caso de los buques de madera, a aquellos mayores de quince años. Este rejuvenecimiento fue posibilitado por las distintas iniciativas gubernamentales, en forma de ayudas y planes, desarrollados para favorecer dicha renovación, continuadores de los ya emprendidos en la anterior década... La inyección de dinero permitió la modernización y motorización de las antiguas unidades y sobre todo la creación de una flota moderna y capaz de pescar más... Del prototipo de vapor de los años treinta, de unos 17 metros de eslora y 45 toneladas de desplazamiento se pasa en los años finales de los cincuenta a embarcaciones de 22 metros y 80 TRB y motores de 200 HP, que ya para finales de esa década alcanzaban los 25 m. de eslora, 120 TRB y 300 HP... Además de esta amplitud de la embarcaciones, que permitió una mayor autonomía y la posibilidad de pescar en aguas más lejanas, otros cambios en la superestructura favorecerán un mejor ejercicio de la pesca... hay que destacar la aparición de maquinillas hidráulicas que ayudaban a virar la red de cerco, y ya a mediados de los sesenta la instalación del halador que

facilitaba el embarque de las artes... y, por lo tanto, facilitaban la actividad pesquera. A estas mejoras hay que sumar... la incorporación de técnicas de ayuda a la navegación y detección de la pesca, así como la aplicación del nailon en la confección de las redes, de mayor resistencia y menores cuidados..., el aumento considerable de las medidas d los artes que pasaron de las 80 brazas de longitud y 32 de caída de principios de los cincuenta a los 120 X 52 en el siguiente decenio... Por todo lo explicado, no es difícil de imaginar que toda esta revolución repercutiera acusadamente en el volumen de descargas”<sup>38</sup>.

## PESCA DESEMBARCADA EN EL PUERTO DE CASTRO URDIALES

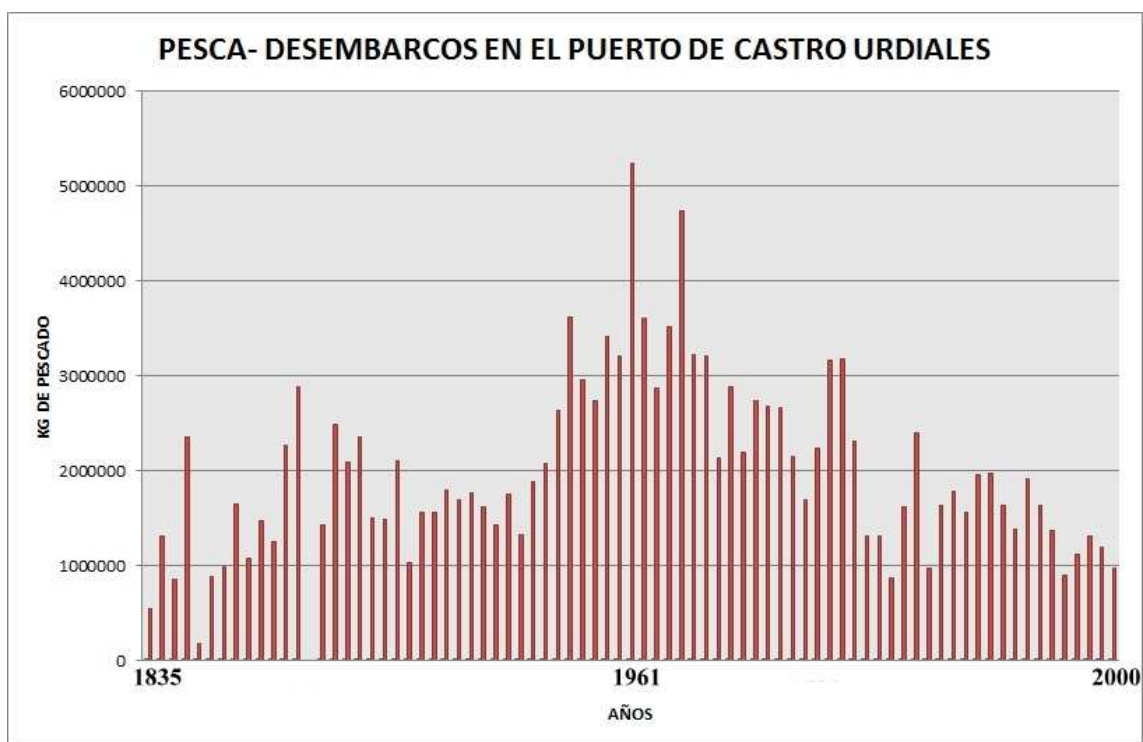
<u>AÑOS</u>	<u>kg</u>	<u>AÑOS</u>	<u>kg</u>	<u>AÑOS</u>	<u>kg</u>
1835	542.225	1947	1.697.100	1971	2.731.300
1887	1.307.700	1948	1.773.460	1972	2.672.000
1888	851.000	1949	1.618.200	1973	2.664.000
1892	2.350.401	1950	1.426.400	1974	2.152.000
1907	175.000	1951	1.755.074	1975	1.689.000
1908	888.801	1952	1.319.584	1976	2.242.597
1910	983.093	1953	1.878.847	1977	3.161.748
1911	1.642.305	1954	2.070.231	1978	3.179.000
1912	1.080.431	1955	2.625.995	1979	2.304.000
1913	1.466.961	1956	3.621.617	1980	1.305.000
1914	1.251.505	1957	2.961.055	1981	1.312.000
1920	2.271.625	1958	2.742.389	1982	877.000
1927	2.879.961	1959	3.417.700	1983	1.623.000
1930	1.433.000	1960	3.201.904	1984	2.395.000
1934	2.482.320	1961	5.235.467	1985	968.000
1935	2.089.093	1962	3.607.404	1986	1.632.000
1939	2.358.300	1963	2.866.970	1987	1.781.000
1940	1.500.468	1964	3.519.161	1988	1.560.546
1941	1.488.781	1965	4.734.905	1989	1.958.642
1942	2.099.311	1966	3.219.367	1990	1.978.361
1943	1.036.036	1967	3.200.127	1991	1.634.383
1944	1.556.113	1968	2.139.266	1992	1.382.000
1945	1.561.036	1969	2.889.164	1993	1.917.000
1946	1.800.100	1970	2.189.840	1994	1.628.000

Fuente: Cifras elaboradas por el Instituto Cántabro de Estadística, utilizando las siguientes publicaciones y registros: Memoria de la Comisión permanente de pesca Boletín de pesca - Estadística de pesca Anuario de la marina mercante y de la pesca Anuario estadístico de la marina mercante y de la pesca marítima Flota pesquera española - La pesca en Cantabria, 1965-1985 Industrias pesqueras - Revista de pesca marítima La pesca marítima en España en 1920. Provincia de Santander Anuario estadístico de pesca marítima en España Anuario de pesca marítima Boletín de estadística económica de Cantabria y Estadística económica de Cantabria.

<sup>38</sup> Escudero Domínguez, Luis Javier, Acciughe salate alla vera carne: Historia de los salazoneros italianos en Cantabria, Santander, 2007, pp. 197-199.

Es cierto que, con radios de acción más grandes, los barcos castreños a veces entraban a vender la pesca en otros puertos, también que no fue raro ver llegar motoras forasteras para participar en las subastas de nuestra lonja, pero no cabe duda que el número de Kilogramos de pescado descargado en Castro constituye una referencia clara para poder analizar la trayectoria de las capturas efectuadas por nuestros marineros. En este sentido afortunadamente contamos con datos bastante precisos proporcionados por el Instituto Cántabro de Estadística.

En el cuadro anterior, elaborado con estos informes, puede observarse perfectamente que el nivel de desembarcos de pescado en el puerto de Castro Urdiales dio un gran salto adelante a partir de mediados de los años cincuenta del siglo XX. Un hecho que coincide de forma diáfana con el ya contemplado proceso de modernización y crecimiento de la flota pesquera de esta localidad.



En el año 1954 se superaron ya claramente los dos millones de Kilogramos de pesca desembarcada, algo que no era normal en Castro desde los años veinte y treinta (y no todos los años). A partir de este momento, con las lógicas oscilaciones que de un año para otro es normal aparezcan en la calidad de las costeras en el Cantábrico, el nivel de descargas superó ya los dos millones y medio. A finales de la década de los cincuenta se llegaron, niveles antes nunca contemplados, a cotas superiores a los tres millones de Kilogramos. Y así llegaremos al “**fabuloso 1961**”, que con los **5.235.467 Kg**, fue, y es,



el año en que más se pescó en Castro Urdiales en toda su Historia.

Nuestro sagaz y gran observador cronista, José Luis Darriba, se dio perfectamente cuenta de esta increíble cota de capturas, y nos dejó esta preciosa descripción: “Durante el pasado ejercicio de 1961 se subastaron en la Cofradía de Pescadores de Castro 5.235.467 Kilos de pescado de diversas especies, con un importe global en primera venta de 22.409.906,28 pesetas. El anterior año de 1960 se vendieron 3.201.940 Kilos por un total de 11.549.904,14 pesetas. Como se verá, con menos del doble de Kilos el resultado económico representó el doble de pesetas. Lo cual quiere decir que las pescas fueron mejor cotizadas en 1961, muy particularmente el bonito.

Las subastas más importantes realizadas en la Cofradía durante el año 1961, fueron: Anchoa, 4.658.926 Kilos, con 11.617.873,22 pesetas (en su mayoría dedicado a fabricación), Bonito, 297.352 Kilos, con 6.550.893,48 pesetas, (principalmente para la fabricación y exportación en fresco), Besugo, 80.051 Kilos, con 1.959.840,21 pesetas, Boga, 2.047 Kilos, Calamares, 63.670 Kilos, con 1.804.934,06 pesetas, Cuerva, 13.399 Kilos, Chicharro, 67.115 Kilos, Melva, 496 Kilos, Merluza, 543 Kilos, Sardina, 310 Kilos y Verdel, 51.558 Kilos...

Como es natural, no están incluidas las pescas vendidas por las embarcaciones castreñas en otros puertos.

Es bien curioso el caso, ya repetido otros años, de que no se vendieron nada más que 310 Kilos de Sardina, y ni un solo Kilo de Palometa, cuya especie parece como si hubiera desaparecido de nuestras costas...

El hecho realmente importante y aleccionador es que las pescas traídas a puerto en el año 1961 significaron muy cerca de los veintidós millones y medio de pesetas, cifra que constituye una auténtico “record” en este puerto. **Que nosotros sepamos, jamás se registró semejante movimiento de pesca y de dinero.**

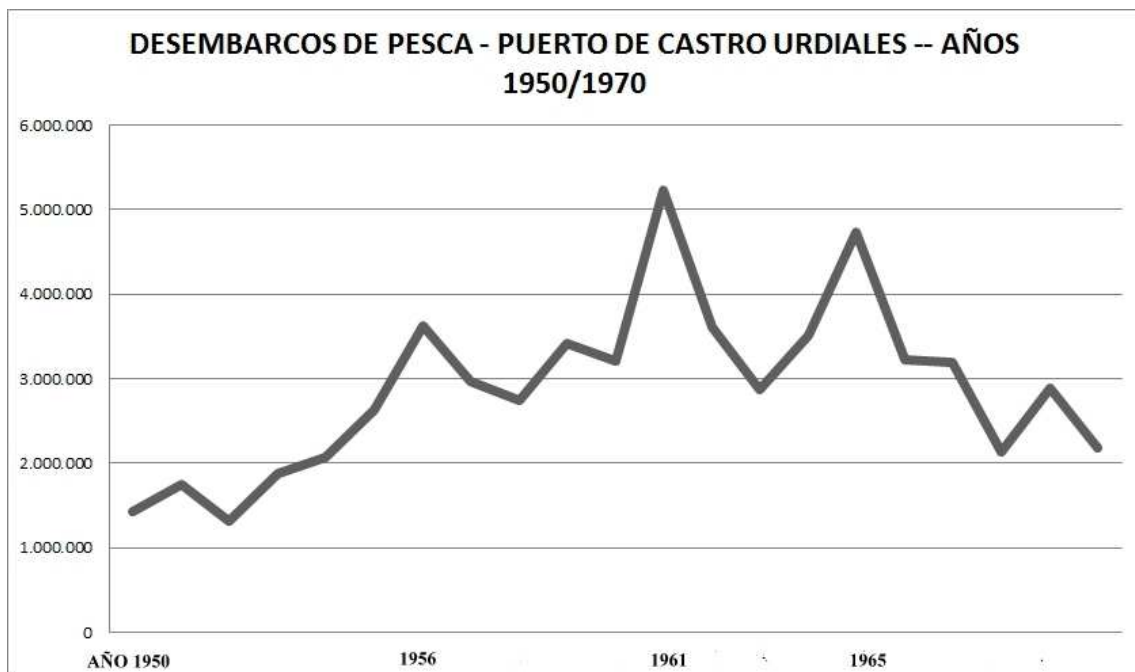
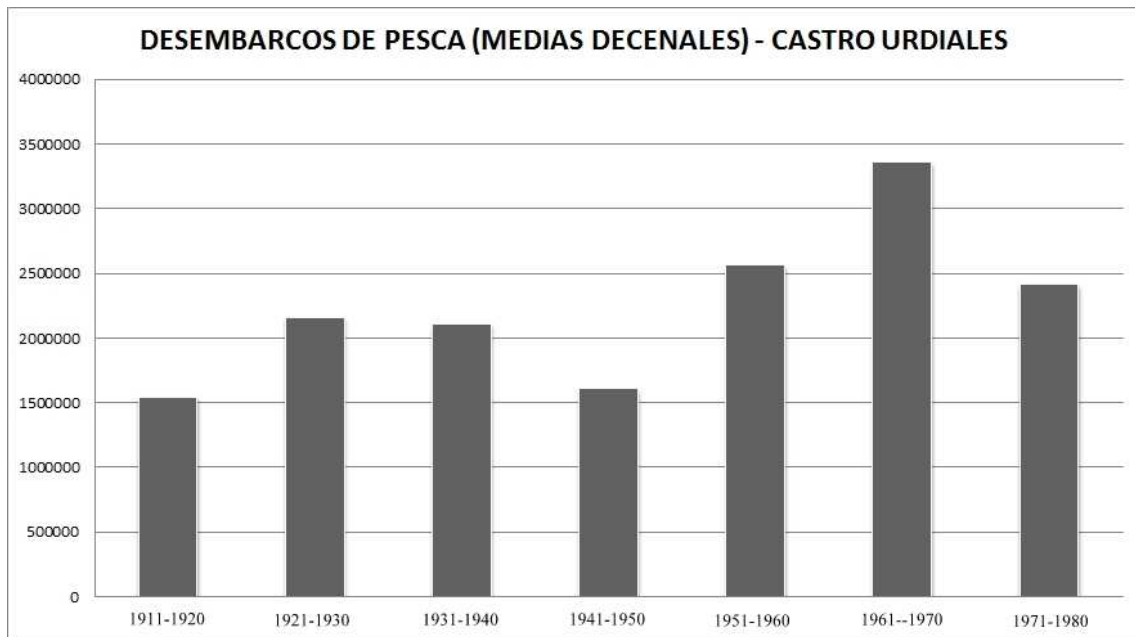
Es de destacar también que el importe de los jibiones vendidos en igual período se acercó a los dos millones de pesetas.

Formulamos nuestros más fervientes deseos para que el actual año de 1962, a su cierre de 31 de Diciembre, arroje un saldo superior en todos los órdenes a su antecesor.

¡Que así sea...!”<sup>39</sup>

---

<sup>39</sup> I. C., 25 de febrero de 1962, nº. 3263, “Movimiento de Pescas en el año 1961”.





Como acabamos de ver, a la cabeza de toda esta revolución pesquera estaban las capturas de anchoa. Fueron años, como afirma el especialista en temas conserveros L. J. Escudero, de “decidida dedicación por parte de los pescadores cántabros en general por la pesquería de la anchoa... obtendremos una imagen de abundancia y de sobrexplotación encubierta, influenciada por las tesis gubernamentales de mayor productividad, en otras palabras por el afán de pescar cuanto más mejor, sin pararse a pensar en las consecuencias que en un futuro podría deparar la excesiva presión sobre la especie”<sup>40</sup>.

Las cifras de desembarcos en Castro, sin llegar ya al techo de 1961, fueron muy altas entre los años 1962 y 1968. Lo mismo ocurrió, aunque todavía a muchísimo más nivel, en Santoña: “Era tal la abundancia que en muchas ocasiones el precio de venta se envilecía. Para evitar este inconveniente las cofradía cántabras impusieron a partir de 1962 un cupo por barco y día que permitiera revalorizar el precio”<sup>41</sup>.

Las crónicas castreñas detectan también este último problema; así en el mes de abril de 1962, cuando ya habían comenzado a pescar anchoa con cierta abundancia las motoras “Cantufa” y “Rafael Arcángel”, escribía Darriba: “Por cierto que ambos barcos, por imperativo de los preceptuado en el “acuerdo de Santoña”, tuvieron que arrojar al

---

<sup>40</sup> Escudero, ob. cit., p. 199.

<sup>41</sup> Ibídem, p. 201.



mar el exceso del cupo de 8.000 Kilos fijado. Así Nicolás Aspirez nos dijo que en el momento de ir subiendo a bordo la gran “copada” hubo de “arriar” más de diez mil Kilos de pesca. ¡15.000 duros al agua y sin provecho de nadie...! Amén de más de dos mil Kilos que, una vez en el puerto, por exceder del tope, se arrojaron por la borda...

Es algo asombrosamente irritante y absurdo en estos momentos de gran emergencia, de general necesidad. Pero todos han de respetarlo –así lo hacen con singular rigor-conforme al compromiso adquirido”<sup>42</sup>.

A partir de 1968, en Castro y también en el resto de los puertos vecinos, las cosas comenzaron a cambiar, presagiando tiempos futuros muy complicados, cuando no realmente negros: “Sin embargo, a partir de 1967 las costeras empiezan a fallar estrepitosamente, volviendo en apenas tres años a niveles de capturas de principios de siglo. Los efectos de esa sobrepesca empezaron a hacer mella en el sector. Unos apuntan a la mayor presión que soportó la especie (anchoa) al concentrarse un gran número de unidades extractivas soportando un número impresionante de flota en apenas unas millas a la redonda. Otras añaden las peculiaridades de las nuevas embarcaciones que les permitía buscar mejor los cardúmenes..., y también la mayor autonomía de los barcos que permitían su captura en aguas más alejadas y otros hacen hincapié en el aumento desmesurado de las medidas de las artes de pesca que permitía la captura en aguas más profundas... A pesar de ello, el gobierno de Franco continuó apoyando la modernización del sector, haciendo caso omiso a las circunstancias del momento”<sup>43</sup>.



---

<sup>42</sup> I. C., 22 de abril de 1962, nº. 3271.

<sup>43</sup> Escudero, ob. cit., pp. 202 y 203.

Por herencia que se pierde en los tiempos medievales, y por las propias exigencias de las especies, climatología y características del litoral y propio mar Cantábrico, la actividad pesquera se seguía articulando en torno a las “costeras”. Un calendario de ciclos a lo largo del año, que se amoldaba a la presencia en cada momento de las diferentes especies de peces. En la descripción que hemos visto hacía J. L. Darriba del año pesquero de 1961, se plasma, casi como una fotografía fija de diagnóstico, este calendario, el ritmo e importancia de cada “costera”. Si hacemos una comparación con épocas ya pasadas, como puede ser el siglo XVIII, evidentemente se habían producido notables variaciones. La pesquería de besugo ya no era la más importante; más aún, estaba en grave riesgo de desaparición en la práctica. La costera de sardina no existía, y había sido sustituida, hasta convertirse ahora en la columna vertebral de la actividad pesquera, por la pesquería de anchoas en primavera. En el verano seguía, como ocurría desde el siglo XVII, siendo importantísima, si tenemos que hacer un escalafón, en el segundo puesto, la pesca de túnidos y en concreto la campaña bonitera.

No cabe duda, ya lo hemos apuntado en más de una ocasión, la actividad primaveral con la costera de anchoa era fundamental para los pescadores del Cantábrico y también para los marineros castreños. Por eso se esperaba todos los años con inquietud, preocupación y hasta esperanza como auténtica “lluvia del cielo”, el “maná” ansiado. De su calidad dependía el grueso de la calidad de vida de los pescadores ese año. No sólo de éstos, de las fábricas de conservas, comercios, muchos servicios, y de la bonanza económica de la Ciudad entera.

Poniendo algunos ejemplos, hagamos un pequeño repaso con nuestras crónicas para observar de primera mano el anhelo con el que se esperaba el advenimiento de las campañas de la pesca de anchoa. A comienzos de abril de 1962 la expectación estaba servida: “¡Por fin! Se estrenaron esta temporada los camiones y carruajes de tracción animal dedicados al transporte de la pesca desde los muelles a las fábricas; y también los trabajadores, mujeres, hombres y muchachos que por esta época atienden a este cometido. Y por primera vez en la temporada, las calles y los muelles recibieron el riego del líquido salobre, mitad agua y mitad sangre, que la pesca va destilando en su viaje a las lonjas... Ya huele a anchoa por todas partes.

¡Ha empezado el gran combate...! ¡Albricias...!”<sup>44</sup>

En aquel año la inquietud no acababa de superarse: “No acaba de presentarse de una dichosa vez la anchoa en plan serio, masivo... Los frecuentes temporales y la “fría” de las aguas –ya lo tenemos dicho- son las causas del notable como desesperante retraso de esta costera de 1962...”<sup>45</sup>

En el mismo mes de 1965 se decía: “Aunque oficialmente la costera de anchoa comenzó al filo de San José, todavía no se han visto las plateadas escamas en la sala de subastas de nuestra Cofradía. No han tenido ocasión, por tanto, Jaime Viñals y

---

<sup>44</sup> I. C., 8 de abril de 1962, nº. 3269, “Ha comenzado la anchoa, aunque poco”.

<sup>45</sup> *Ibidem*, 22 de abril de 1962, nº. 3271.

Venancio Navaridas de declarar abierta la venta ante la natural expectación de los fabricantes y “panchonaras” que ocupan sus “escaños”, ni Jesús Rivas (que no es “cantaor” de flamenco) a entonar su voz anunciando de más a menos los precios y los números de las bolas extraídas del bombo...

Todos los barcos de la flota castreña se encuentran operando en lejanas aguas del Este, con bases en San Sebastián o Pasajes. Hasta hace unos días los hombres pasaron muchos fríos sin compensación de importancia porque las reducidas capturas fueron de pesca diminuta, como angulas...

Las fábricas están a punto, repletas de barriles y de sal y dispuestas a trabajar como nunca. Sólo falta la materia prima llamada anchoa. ¿Cuándo llegará...?

Como dato curioso recordemos que el 31 de Marzo del pasado año 1.964 se vendieron en la lonja de Castro las primeras partidas que trajeron –después de 10 horas de “carrete”- las embarcaciones castreñas “Rentería Campos”, “Cruz de Mayo” y “Planeta Júpiter”. En total unos 22.000 Kilos, con cotizaciones de 14 y 9,70 pesetas Kilo (para fresco y fabricación, respectivamente). Pescas hermosas, de 32 granos Kilo. Y al siguiente día -1º de Abril- se subastaron 60.000 Kilos...

Confiamos que en estos días se producirá el acontecimiento en Castro.

Por lo pronto –y ello es buena señal- el martes último, día 30 de Marzo, el “Planeta Júpiter” arribó al puerto de Santoña con unos 6.000 Kilos (de 32 granos) que vendió a 12,60 pesetas; en tanto que el “Cantufa” lo hizo en Bermeo con cerca de 5.00 Kilos...<sup>46</sup>

Con barcos cada vez más grandes y potentes se comenzaba la campaña marchando hacia el Este. También en 1962: “Con excepción del “Estrella de los Mares”, que está a falta de ciertos requisitos, todos los barcos de la flota castreña recorren la costa vasco-francesa en busca de los ansiados bancos de anchoa. Las capturas que por ahora van lográndose, si bien no son importantes por la cantidad de Kilos, resultan interesantes por su precio...

Así pues, tenemos las embarcaciones castreñas en permanente acción de patrulla por aguas del Este, con base accidental de operaciones en San Sebastián y otros puertos. Hay quienes, como le ocurrió al “Cantufa”, se asomaron a Burdeos y San Juan de Luz persiguiendo las “tinturas” de la anchoa o de verdel...

Y de no ser por causa de fuerza mayor, todos los barcos regresan a Castro los sábados<sup>47</sup>.

Tres años más tarde: “La mayor parte de las embarcaciones castreñas vienen dedicándose hace algún tiempo a la captura de anchoa, cuya especie ha hecho su

---

<sup>46</sup> Ibídem, 4 de abril de 1965, nº. 3424, “Las pescas”.

<sup>47</sup> Ibídem, 18 de marzo de 1962, nº. 3266, “En busca de anchoa a Francia”.



aparición a la altura de la costa franco—española. Así, el día 12 del pasado Febrero se vendieron en esta lonja los primeros 4.000 Kilos (a 6,75 y 5,00 pesetas Kilo). Y al siguiente día se subastaron unos 10.000 Kilos de los barcos “Cruz de Mayo”, “Flor Margarita” y “Estrella de los Mares”, oscilando los precios entre 5,40 y 1,75 pesetas Kilo. Por su reducido tamaño, determinadas cantidades fueron destinadas a subproductos, al llamado “guano”. En verdad resulta muy lamentable que tras pasar los hombres un frío tremendo, trabajando de madrugada y con las manos hinchadas, estas pescas tengan tan baja cotización, que no es remuneradora. Porque son muchas horas navegando –entre 16 y 20 por jornada-, y una labor muy penosa y mal pagada...

Un curioso contraste de estos días en Castro: anchoa y nieve...”<sup>48</sup>.

Si las capturas eran, o se presumían que lo iba a ser buenas, todo era alegría. En 1954: “En estos días, ¡por fin! Hemos podido ver con gran satisfacción los muelles concurridos, con motivo del arribo de embarcaciones cargadas de Anchoa, la que sin duda por la novedad se ha cotizado hasta seis pesetas Kilo, manteniéndose entre las 4,50 y 5 pts.

El martes hubo marea de unos 20.000 Kilos. Casi en su totalidad fue adquirida para la fabricación, lo que representa un doble beneficio por el pago de jornales”<sup>49</sup>.

En 1957 las cosas se presentaban muy bien: “Y el jueves, día 4 del actual, fue batido el record de pesca vendida en este puerto. Se subastaron 295.346 Kilos (exactamente) por un importe de 904.907,66 pesetas ¡Casi un millón...! El precio máximo fue de 5,95 pts. Kilo y el mínimo de 2,7 pts. Llegaron muchos barcos (en total 45) de Bermeo, Ondarroa y otros puertos del litoral. Y también estuvieron presentes a la cita de este memorable día la mayoría de los barcos castreños, cargados de pesca como los que más, pues nuestros marineros han demostrado que contando con elementos –como ahora tienen- son tan “flamencos” como los más acreditados pescadores del Cantábrico, lo mismo en anchoa que en bonito que en la costera del chicharro. ¿De acuerdo los que creían todo lo contrario?”<sup>50</sup>

Al año siguiente: “La semana ayer finalizada, no ha podido ser más lucrativa para nuestros pescadores. Todas las embarcaciones del Cabildo han regresado durante estos días cargadas de anchoa que luego se vendió a precios muy remuneradores.

Los camiones resultaban insuficientes para el transporte a las fábricas, y hubo necesidad de utilizar carretones y hasta carros de mano.

En las fábricas, abarrotadas de pesca, trabajan continuamente elevado número de hombres y mujeres, tanto de Castro como de los pueblos del término municipal.

---

<sup>48</sup> *Ibíd*em, 7 de marzo de 1965, nº. 3420.

<sup>49</sup> *Ibíd*em, 18 de abril de 1954, nº. 2840, “Aires de la dársena”.

<sup>50</sup> *Ibíd*em, 7 de abril de 1957, nº. 2995.

En un solo día, se llegaron a subastar cerca del medio millón de Kilos que importaron un millón de pesetas, siendo ésta, por consiguiente, la mayor marea que en todos los tiempos se ha conocido en Castro.

Por este motivo es grande la alegría que reina en el pueblo, y muy de veras deseamos que la costera continúe tan remuneradora como hasta ahora”<sup>51</sup>.

Seguía la alegría en 1959: “Sigue capturándose grandes cantidades de anchoa. Nuestro puerto se ve extraordinariamente animado. El movimiento de camiones, carretones y carros de mano sobre los muelles transportando la anchoa es verdaderamente asombroso, y los trabajos de los marineros en la descarga de las pescas son presenciados por multitud de curiosos que se agolpan encima de los muelles.

Solamente en dos días, miércoles y jueves, se subastaron 298.056 Kilos de anchoa que importaron 918.301,26 pesetas.

Pero el viernes se registró una marea fantástica. Se subastaron cerca de medio millón de Kilos de anchoa, cuyo importe desconocemos a la hora de cerrar el periódico.

Es la mayor marea habida en todos los tiempos en el puerto castreño. Para el acarreo de la pesca resultaron insuficientes los camiones de la localidad y hubo necesidad de contratar vehículos forasteros de todas clases. Eran las diez de la noche y aún continuaba el transporte de la anchoa a las fábricas de conservas. Es tanta la cantidad de anchoa que se captura que nuestros marineros se verán obligados a poner bandera mientras las fábricas vayan elaborando las pescas”<sup>52</sup>.

En la siguiente década, en 1965: “El pasado sábado, día 3 se subastaron en la lonja las primeras partidas de anchoa de la recién iniciada costera. Fueron 10 los barcos, encabezados por el “Cruz de Mayo” (5.100 Kilos, “Bidechea”; 3.400; “Esther María”, 2.200, etc. etc.), todos ellos de la flota castreña, los que trajeron unos 18.000 Kilos, oscilando los precios entre 14 y 11 pesetas Kilo.

El martes, día 6, se vendieron unos 100.000 Kilos; el miércoles, 50.000, y el jueves, 155.000 Kilos. Las cotizaciones han comenzado a “alta presión”, al mismo nivel que en los principales puertos. Esta es la razón del por qué arriban a Castro embarcaciones, locales y forasteras, que ha de invertir de 6 a 8 horas en el recorrido, sin tiempo para el descanso que en cuanto dejan la pesca han de retornar al lugar de operaciones...

Mucho movimiento de camiones y gentes por los muelles y calles...

La Ciudad, con la llegada de la anchoa, parece otra muy distinta. Es lo de todos los años por esta época<sup>53</sup>.

---

<sup>51</sup> *Ibíd*em, 27 de abril de 1958, nº. 3051, “Las pescas”.

<sup>52</sup> *Ibíd*em, 5 de abril de 1959, nº. 3113.

<sup>53</sup> *Ibíd*em, 11 de abril de 1965, nº. 3425, “Llega la anchoa...”



Trepidante actividad con la llegada masiva de anchoa.





Descarga en los nuevos muelles de la machina.



Descargas en el muelle Sur



Muchachas y marineros de la motora *Bonita Perales*.



Muchachas, cestos y bocartes.









Muelles concurridos a más no poder con la llegada del bocarte.



Descarga de la motora *Flor Margarita* en el rompeolas.

Pero si las capturas no resultaban buenas, enseguida la preocupación era palpable. Se reseñaba en 1965: “Contra todo pronóstico, en los días 9, 10, 13 y 14 últimos (que eran “hábiles” para faenar) se sucedieron sendos “sablazos” en la captura de anchoa, a causa, principalmente, del mal tiempo. (El día 9 la “Esther María” trajo unos 4.000 Kilos que “apañó” a la altura del Cabo Machichaco).

El repentino como pronunciado cambio climatológico significa un daño extraordinario (millones de pesetas en cada jornada) para los pescadores y fabricantes del litoral. Y todo quisque está pendiente de lo que dice Mariano Medina “el hombre del tiempo”, a través de la pequeña pantalla, suspirando por que anuncie la inmediata llegada de un beneficioso anticiclón...

El “ambiente” en los muelles es bastante gélido, como la temperatura. Pero los “entendidos” aseguran que muy pronto sobrarán anchoa para todos, a pesar de que el censo de compradores ha experimentado un sensible “refuerzo”<sup>54</sup>.

En general fueron años de pescar más y más anchoa. Todo estaba en función de aumentar las capturas. Hasta se llegaron a realizar competiciones en la Cofradía para incentivar esta pesquería a mediados de los cincuenta. Por ejemplo, en 1956: “Según los datos comprendidos hasta el día 29 de Mayo próximo pasado, inclusive, la clasificación general de las embarcaciones de este puerto para la “Liguilla de Primavera”, es la siguiente: 1º. Santiago Covarrubias, con 129.572 Kilos; 2º. Cuevas Hoyuela, 84.151; 3º. Peñón Santa Ana, 80.236; 4º. Macarena, 77.216; 5º. Luan, 76.437; 6º. Del Astillero, 75.501; 7º. La Asunción de María; 8º. Rafael Arcángel; 9º. Bonita Perales; 10º. Esther María; 11º. Flor Margarita; 12º. Ángel Miguel; 13º. Emperatriz; 14º. Santa María de la Asunción; 15º. Fátima; San Ignacio de Loyola y 17º. Guapa Suse.

Se mantiene en cabeza, muy segura, la motora “Santiago Covarrubias”, con notable ventaja sobre sus inmediatas seguidoras. El “tangarte rojo”, parece quedará definitivamente en poder de la “Guapa Suse”, minúscula embarcación que se ha distinguido por su “bravura”...<sup>55</sup>

O al siguiente año: “La “Liguilla de Primavera”, como hemos anunciado, está en plena salsa. Y para que nuestros lectores puedan seguir la marcha del “tanteador”, relacionamos seguidamente la clasificación de las embarcaciones, según los datos referidos el día 6 del corriente mes. Insistimos en que solamente se compulsan las pescas traídas y vendidas en Castro: 1º. “Del Astillero” con 49.117 Kilos; 2º. “Flor Margarita”, 44.263; 3º. “Santiago Covarrubias”, 41.348; 4º. “Peñón Santa Ana”, 31.882; 5º. “Macarena”, 30.441; 6º. “Luan”, 23.839; 7º. “Esther María”, 20.091; 8º. “Ángel Miguel”, 11.408; 9º. “Bonita Perales”, 10.091; 10º. “Virgen María”, 9.213; 11º. “La Emperatriz”, 8.369, 12º. “La Asunción de María”, 7.878, 13º. “Fátima”, 6.083; 14º.

---

<sup>54</sup> *Ibidem*, 18 de abril de 1965, nº. 3426.

<sup>55</sup> *Ibidem*, 3 de junio de 1956, nº. 2950, “Campeonato de pesca”.



“Guapa Suse”, 4.157, 15°. “Santa María de la Asunción”, 1.653; y 16°. “Cruz de Mayo”, con 493 Kilos”<sup>56</sup>.

Con la llegada de anchoas la actividad se volvía trepidante, la Ciudad cambiaba de color. Se apuntaba ya en 1954: “En estos días, ¡por fin! Hemos podido ver con gran satisfacción los muelles concurridos, con motivo del arribo de embarcaciones cargadas de Anchoa, la que sin duda por la novedad se ha cotizado hasta seis pesetas Kilo, manteniéndose entre las 4,50 y 5 pts.

El martes hubo marea de unos 20.000 Kilos. Casi en su totalidad fue adquirida para la fabricación, lo que representa un doble beneficio por el pago de jornales”<sup>57</sup>.

Aparecía publicado en 1957: “Y el jueves, día 4 del actual, fue batido el record de pesca vendida en este puerto. Se subastaron 295.346 Kilos (exactamente) por un importe de 904.907,66 pesetas ¡Casi un millón...! El precio máximo fue de 5,95 pts. Kilo y el mínimo de 2,7 pts. Llegaron muchos barcos (en total 45) de Bermeo, Ondarroa y otros puertos del litoral. Y también estuvieron presentes a la cita de este memorable día la mayoría de los barcos castreños, cargados de pesca como los que más, pues nuestros marineros han demostrado que contando con elementos –como ahora tienen– tan “flamencos” como los más acreditados pescadores del Cantábrico, lo mismo en anchoa que en bonito que en la costera del chicharro. ¿De acuerdo los que creían todo lo contrario?”<sup>58</sup>

En la costera del 58: “Esta semana no ha resultado tan abundante en pescas como las anteriores. Debido a la gran cantidad de anchoa capturada en la semana anterior nuestro Cabildo, al igual que en otros puertos de la costa, puso bandera el martes último y hasta el viernes no se hicieron nuestros marineros a la mar.

Con ello se conseguía que se pudiese elaborar el pescado que abarrotaban las fábricas de conservas”<sup>59</sup>.



---

<sup>56</sup> *Ibíd*em, 14 de abril de 1957, nº. 2996.

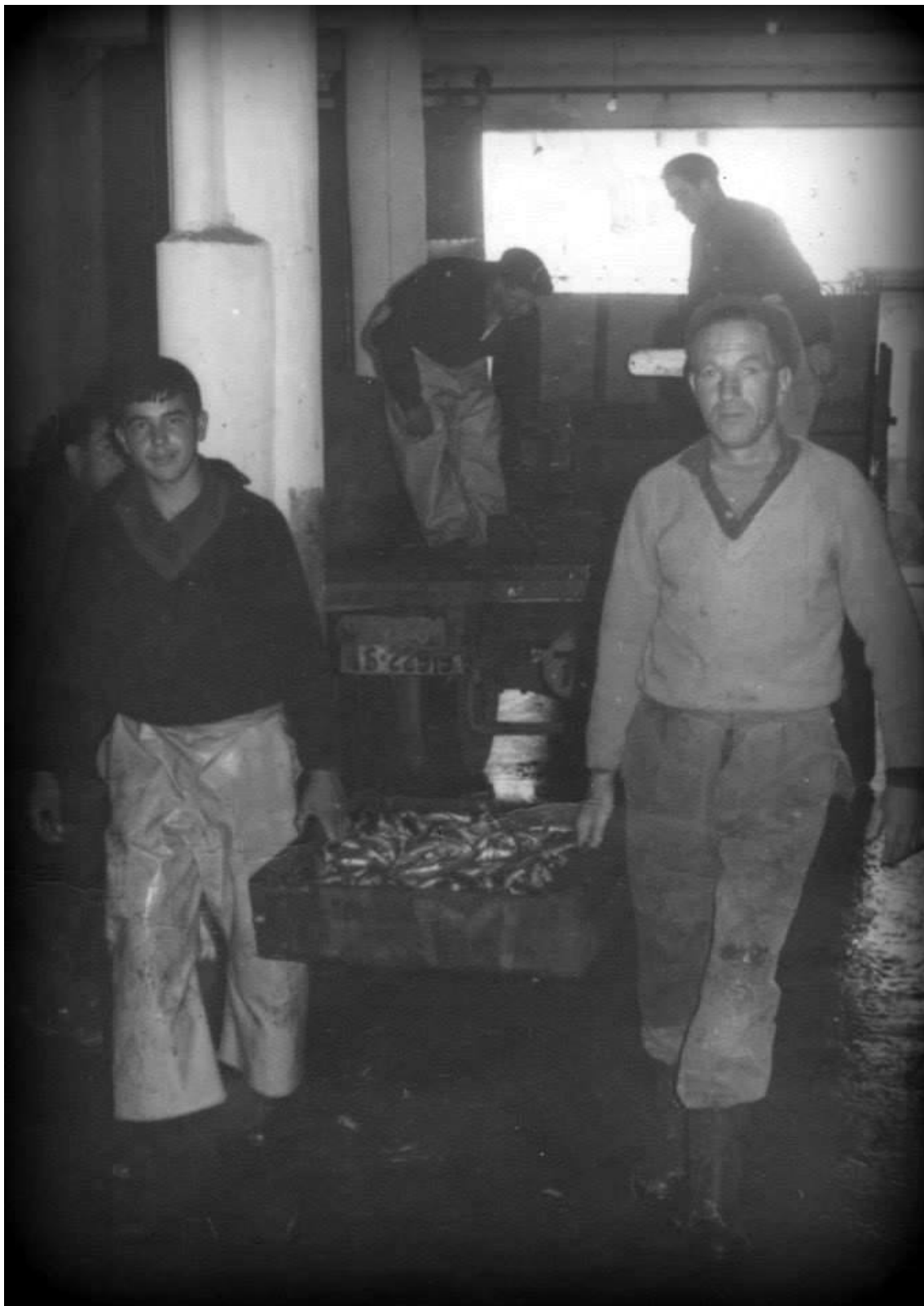
<sup>57</sup> *Ibíd*em, 18 de abril de 1954, nº. 2840, “Aires de la dársena”.

<sup>58</sup> *Ibíd*em, 7 de abril de 1957, nº. 2995, “Las pescas”.

<sup>59</sup> *Ibíd*em, 4 de mayo de 1958, nº. 3052, “Las pescas”.







Camino de la Conservera.





*Astillero de la Cofradía castreña.*



*Encajonadas repletas de anchoas.*





Laboriosa labor la del desmalle.



Todos los cestos eran necesarios.



Las mujeres dominaban y controlaban la propiedad de muchos cestos.

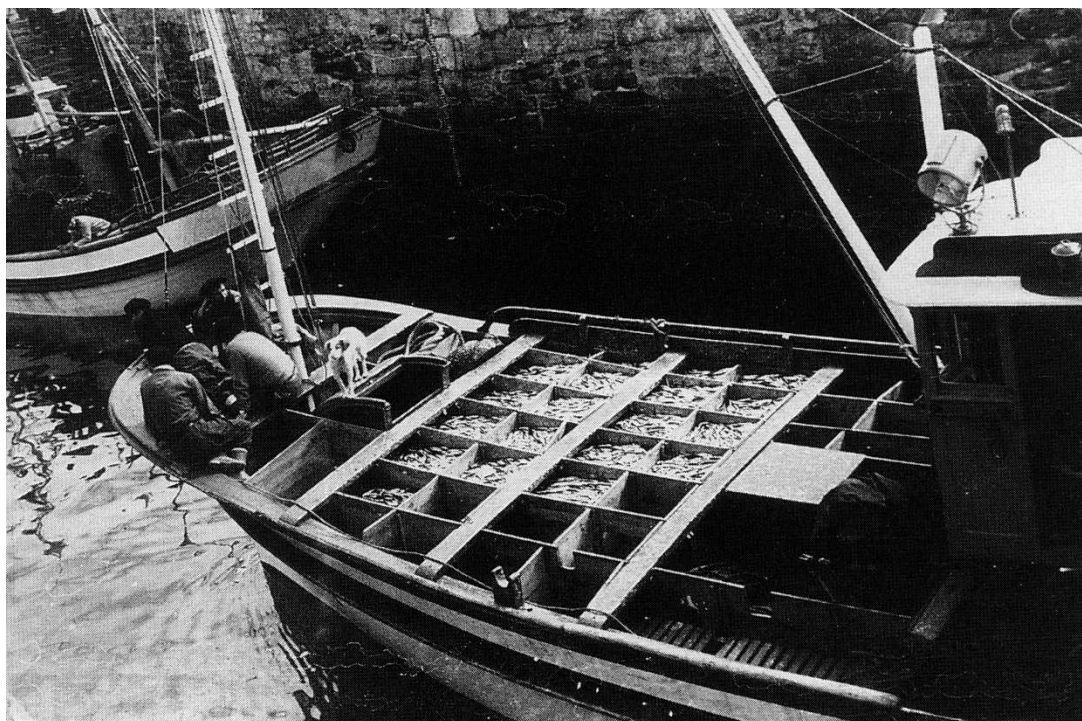
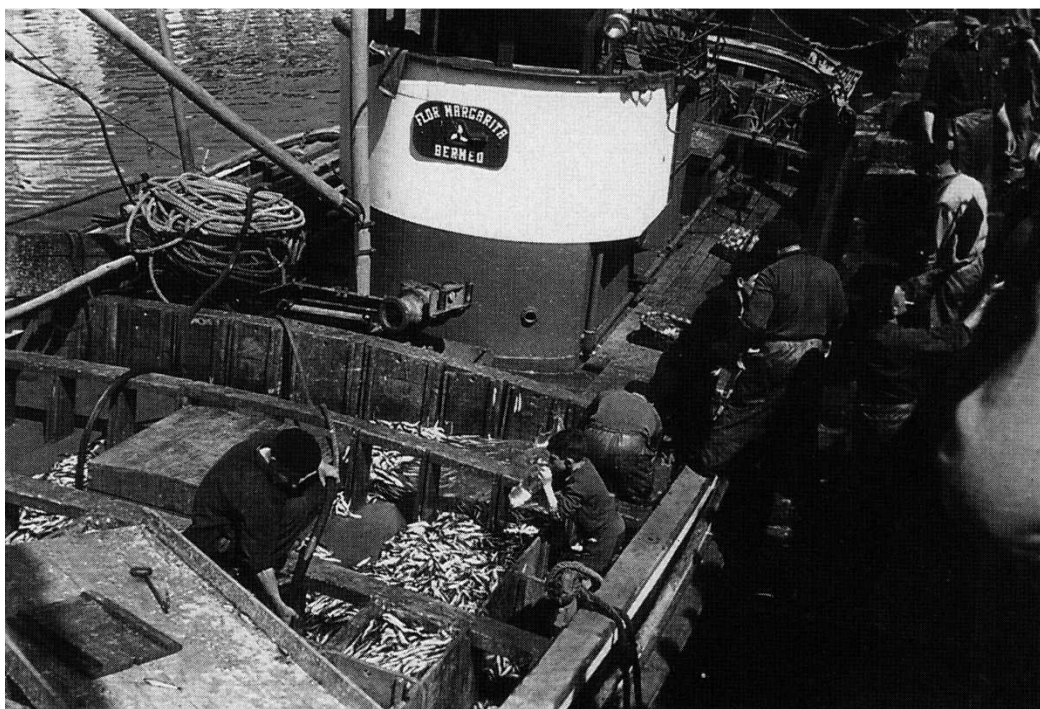




*Del Portus Amanus.*







Barcos repletos de bocarte.





*Motora Guapa Suse.*





Eran las nueve fábricas de conservas y salazones existentes en Castro Urdiales en 1956<sup>60</sup> las que tiraban sin cesar de la demanda. Pero, como era lógico esperar, los problemas entre éstas y los pescadores por cuestión de los precios y calidades siempre estaban allí. Por ejemplo, en 1956: “En vista de que las pescas capturadas son francamente pequeñas, sin aceptación posible por los fabricantes, el viernes pasado de colocó la “bandera” que flameó en la bocana de la dársena hasta el lunes al mediodía. Así lo hicieron en los demás puertos del litoral

Por otro lado, la costera va decreciendo de forma alarmante lo que hace suponer que nos encontramos en la fase final, es decir, que de un momento a otro caerá el telón y el bocarte hará el tradicional mutis por el foro. Y como en años pasados es inminente el momento en habremos de decir aquello de que ¡el que pescó, pescó y el que compró... acertó!...”<sup>61</sup> “El miércoles último, después de unos días de inactividad, unos veinte barcos vendieron más de 60.000 Kilos de anchoa, pescada como quien dice en casa, a una milla del rompeolas. Los precios oscilaron entre 3,00 y 1,30 pts. Kilos, según tamaño. Muchos Kilos se destinan a “pasta”. Aclaremos que esta “pasta” nada tiene que

---

<sup>60</sup> Homobono, José Ignacio, Conservas de pescado y litografía en el litoral Cantábrico, Bilbao, 1993, p. 73.

<sup>61</sup> I. C., 27 de mayo de 1956, nº. 2949.



ver con la de limpiar metales o la dentadura. Todavía están dispuestos los fabricantes a “tirar la bola” tantas veces se presente ocasión. La costera de anchoa al parecer, tiene una segunda parte.

Que así sea...”<sup>62</sup>

Pero fue en los años sesenta cuando las colisiones entre intereses pesqueros y conserveros, justo cuando más se pescaba y más abundante era la anchoa, resultaron más habituales y duras. Un fabricante de Castro mandó el siguiente escrito a la prensa local en 1965: “LA COSTERA DE LA ANCHOA DE 1965 VISTA POR UN INDUSTRIAL DE LA LOCALIDAD

PERSISTIENDO EN EL ERROR...

A las puertas casi de la costera, es obligado hacer algunos comentarios a propósito del sistema de cupos de capturas que, según parece, continuará vigente en el año actual y todo ello, en defensa del interés general: Pescadores, fabricantes y abastecimiento del mercado nacional.

Tratándose de costera de temporada, la limitación de las capturas es a nuestro modesto entender, una grave equivocación, que no sólo no beneficia a ninguna de las partes sino que redunde en perjuicio de todos y por otro lado, infringe las normas más elementales que deben regir para los españoles sin excepción, pues las Leyes no establecen diferenciaciones entre nosotros.

Antes de seguir adelante, hemos de sentar una afirmación categórica a saber: Los pescadores tienen completo derecho y están en el suyo, de procurar que la pesca tenga en todo momento un precio remunerador y que éste no decaiga en ninguna ocasión. Por lo que respecta a los fabricantes, éstos no pueden discrepar del aserto que hemos planteado referente a los pescadores, pues para el fabricante la pesca es la materia prima y sin ésta no les es posible trabajar, por lo que tienen que luchar contra la escasez de pescado. Los precios altos, no es a los fabricantes a los que más perjudica; naturalmente, puede y así es de hecho, disminuir su capacidad de absorción de pesca. Es más, aunque parezca una paradoja, a los fabricantes no les interesan las oscilaciones en los precios de la pesca y preferirían que aquellos se mantuviesen uniformes, naturalmente, con arreglo a la calidad de la misma, es decir, a su tamaño y esto por razones obvias porque precisamente el peligro está en que uno pueda comprar barato en relación con el que compró caro es evidente; si todos compran más o menos al mismo precio, el peligro que representan las oscilaciones, desaparece y la lucha por el mercado ofrece menos riesgos a todos. Si se compra caro, los fabricantes tendrán que vender barato, pues la lucha comercial les obligará a atemperarse a las circunstancias, claro es que los precios en lonja no pueden ser abusivos pues hay que tener en cuenta el interés general.

---

<sup>62</sup> *Ibidem*, 3 de junio de 1956, nº. 2950.

Pero en el problema, no son los fabricantes y pescadores los únicos implicados; existe otro aspecto de la mayor importancia que es el abastecimiento del pueblo español, que bajo ningún concepto puede soportar las consecuencias de una falta de entendimiento entre pescadores y fabricantes, que ya hemos dicho, no tienen razón de ser. –Salvados estos tres puntos, instrumenté los medios que sean más adecuados para que nadie salga perjudicado y todos se muestren satisfechos.

El pretender mantener a todo evento medidas monopolísticas, nos llevaría al caos.- la mar es de todos y nos ofrece pródigamente sus riquezas; sólo es necesario ir a buscarlas.- La tierra por el contrario tiene sus dueños; los agricultores tienen que pagar las contribuciones que les corresponden, efectuar su laboreo, abonarla, sembrarla, cuidar los sembrados, etc., etc., para a lo mejor ver malograda la ansiada cosecha y baldíos todos sus trabajos.

No se olvide que para que no faltase pan a los españoles, los poderes públicos han obligado en ocasiones a los agricultores a sembrar superficies mayores de trigo, en contra de su voluntad, y aceptaron sumisos, lo que para ellos podía representar un sacrificio.

En el campo del trabajo, el pescador es de los trabajadores que han conseguido mejoras más apreciables para la realización de sus faenas, de lo que nosotros nos alegramos tanto como el que más.- Acordémonos de aquellas tareas agotadoras del desmalle de la pesca y de aquellas frágiles embarcaciones y de las lanchas boniteras en la costera correspondiente en las que el motor principal era los robustos brazos de los marineros, sin elementos para hacer frente a los temporales y de todo esto que pasó, únicamente recordamos con cierta nostalgia aquellas escenas pintorescas de los “campamentos flotantes” que se formaban en la dársena bajo cuyos entoldados, formados por las velas, funcionaban las cocinas de bordo donde se preparaban estupendos guisos a juzgar por su penetrante olorillo, que dejaba chiquitos a todos los aperitivos conocidos.- Comparemos todo aquello con la clase de embarcaciones que se utilizan en la actualidad, embarcaciones capaces de hacer frente al reto de los elementos y con una serie de comodidades, que no podían sospechar no hace muchos años.

El minero, los peones en general y los que tienen encomendados multitud de trabajos, los realizan más o menos como hace 50 años, y están expuestos también a innumerables peligros y tienen también que soportar la crudeza del tiempo, la dureza de los trabajos y muy frecuentemente con el fin de incrementar sus ingresos, tienen que realizar jornadas agotadoras.

Venga en buena hora cuanto más pesca mejor que nos permita conservar nuestros mercados exteriores y más aún ensancharlos; precisamente hace unos días leímos en la prensa que hasta el Congo conoce la anchoa de Santoña, pues hagamos lo posible para que se conozca en todo el mundo, con lo que conseguiríamos crear una fuente de entrada de divisas que contribuyera sensiblemente a hacer desaparecer el desequilibrio de nuestra balanza comercial, que haya trabajo durante el invierno para el personal

femenino y masculino; que los españoles todos se hartan de anchoas a precios asequibles a sus respectivas economías, cosa que no ha sucedido durante estos últimos años, y para esto, que se organice un sistema de distribución adecuado que alcance al mayor número de españoles, todos antes de echar la pesca al mar una vez capturada, y que no se impida el trasbordar el exceso de pesca del barco que pescó mucho al que no pescó nada, y estemos seguros que haciéndolo así no ha de derivarse más que beneficios para todos.

Hace falta pues, alteza de miras, buena voluntad e inspirarnos todos en el bien de la comunidad nacional, todo menos tirar la pesca al mar, repetimos, medida esta antipopular ante la mayoría de los españoles. Dejémonos de perjuicios y vayamos todos a una, persiguiendo como norma el bien general.

El pescador castreño fue siempre generoso y en épocas de penuria no se fue ningún necesitado que se acercó a él en demanda de pesca, con su atadillo vacío.

Si en algún momento las capturas sobrepasan la demanda del mercado nacional, no faltarán soluciones adecuadas que permitan regularizar de manera razonable, tal desequilibrio.

UN FABRICANTE<sup>63</sup>.



---

<sup>63</sup> *Ibidem*, 21 de febrero de 1965, nº. 3418.















Conserveros atentos al peso.



En los camiones que llevaban la pesca a las fábricas.





Trabajadoras de la conservera Varga.









En los años sesenta el nivel de capturas de anchoa y el trabajo en las fábricas fueron tan altas, que no es extraño encontrarnos con noticias tan curiosas, como la siguiente publicada en 1963: “Coincidiendo con la costera de anchoa, y al igual que en pasados años llegaron a la Ciudad numerosas personas procedentes de diversas provincias del interior dispuestas a ganarse a pulso unos buenos jornales trabajando en las fábricas de conservas y salazones, siendo frecuente en algunas de éstas ver a “calés” de cierta edad fumando en pipa mientras descabezan los bocartes. Estampa muy curiosa y extraña en estas latitudes...

A cuenta del elevado número de gitanos de ambos sexos que trabajan en determinada fabrica, alguien con buen sentido del humor, tituló al grupo como el “Ballet de Antonio”.

Pero la réplica llegó en seguida denominando a otra factoría “Cuevas del Sacromonte”...

Al olor de la costera de anchoa fueron muchos compatriotas los que llovieron sobre la ciudad desde lugares muy lejanos. Esto ocurrió también en los puertos del litoral. Y es evidente que vinieron a resolver el grave problema creado por la falta de mano de obra.

Y que todos, cada uno a su aire, cumplieron con el trabajo que les dieron, incluidos naturalmente, los “calés”...

¡Ah! Y nada de “coreanos”...

Espanoles, como los demás...”<sup>64</sup>

Seguía siendo muy difícil armonizar los intereses de pescadores y conserveros: “La desconcertante como irregular costera de anchoa –la más pobre en capturas, pero con precios “cosmonautas”, de las conocidas desde hace muchos años- está en los últimos balbuces. Los “sablazos” vienen sucediéndose en plan general...

Hasta el pasado 18 de Mayo se habían vendido en la Lonja de Castro cerca de 1.600.000 Kilos, y con ser la mitad de lo subastado en toda la costera de 1962 (que fue de unos 3 millones de Kilos y también corta frente a la gran demanda), el importe en pesetas es igual.

La pronunciada escasez de pescas la culpan muchos a las pésimas condiciones climatológicas, a las frías temperaturas, a las fuertes marejadas. Otros le cargan el sambenito a la utilización de los aparatos detectores –“radar” que dicen embalan la pesca a causa de los chispazos eléctricos... Sin embargo, todos coinciden en que abundó el bocarte, pero que los “bancos” marchaban generalmente a más profundidad que el calado de las artes.

---

<sup>64</sup> Ibídem, 30 de junio de 1963, nº. 3333.

Las cotizaciones, como repetidamente hemos dicho, fueron en todo momento muy buenas, -excepcionales-, firmes. Los precios justificaron siempre el “hambre” de anchoa que todo lo invade.

La costera de anchoa 1963 está dando lugar a mucho “escándalo” y polémicas por todas partes, incluso en las altas esferas. A nosotros no nos sorprende. Y sus resultados, una vez que caiga el telón, pueden ser gravemente perjudiciales para los pescadores, industriales y la economía de la Nación. Y no digamos para los centenares de trabajadores, en su mayoría mujeres e hijos de pescadores, que durante los meses de invierno –precisamente los más crudos y duros en los puertos de este litoral- son empleados en las fábricas de conservas para la preparación del “filete” en aceite. Solamente en Castro suponen de 15 a 20 millones de pesetas los que en cada temporada invernal se invierten en jornales y Seguros Sociales, cuyos beneficios, de suma importancia para las familias trabajadoras se pierden al no realizarse cotizaciones de cuotas...

Hasta ahora la costera, vistas las cosas bajo un punto de vista de orden general, marcha francamente mal. No creemos que ya tenga remedio dado lo avanzado del calendario. Se da la lamentable circunstancia de que un elevado número de embarcaciones, por la mala suerte en las “copadas”, apenas han logrado soldadas de relativo mérito (a pesar de los altos precios), y que muchas fábricas prácticamente no se estrenaron aún...

En fin: nuestros más fervientes deseos es que se produzcan notables capturas, si es que aún cabe realizarlas, y que todos los pescadores consigan unas partijas suficientemente “expresivas”. ¡Ah!, y que todavía no haya que colocar ese cartelito que reza: “el que pescó pescó..., y el que compró, compró”.

Por lo demás, habida cuenta de la experiencia recogida en las dos últimas costeras, y las dolorosas consecuencias económico-sociales y de otros órdenes que alcanzan a todos debido a la escasez de la materia prima (muchas veces por imperativo del “tope” en las capturas), obligará a la necesaria reflexión y detenido estudio del gran problema por parte de los Organismos (a nuestro juicio son demasiados los que entienden en la cuestión) y representaciones interesadas para, de forma bilateral y con espíritu de comprensión y justicia, armonizar y corregir los defectos observados (que los hay y, muy importantes) con vistas a la próxima y sucesivas costeras. Todo esto debe hacerse en plan de “mesa redonda” y con la antelación precisa.

Porque en modo alguno es admisible que de una manera frívola y absurda a todas luces se deje en la mar, y sin provecho para nadie, la riqueza que otorga la Naturaleza, puesto que la anchoa, al fin un alimento para el hombre, puede ser absorbida en muchos millones de Kilos más tanto en España como en otros países.

Háblese –sugerimos nosotros- de precios mínimos garantizados, según tamaño y clase, que resulten remuneradores para los hombres que viven de la mar. Exíjase en todo caso

un justiprecio acomodado al nivel de la vida de cada momento...

Pero que nadie pretenda convertir a la popular anchoa (esta primavera jugó a la aristocracia) en un sucedáneo del salmón.

Ni que sueñe en que volverán a producirse aquellas ultrajantes escenas vividas no hace un lustro cuando la anchoa, al ser depreciada al infinito, al no tener compradores en La Lonja, era arrojada al mar en plena bahía por miles y miles de Kilos; o había de cederse en parte a precios de miseria, por “fuera venta”, para subproductos –vulgo “guano”- o para otros fines menos olorosos...

Era entonces natural y justificadísimo el enfado y las quejas de los pescadores; habían trabajado de madrugada para localizar, copar y subir la pesca a bordo para luego, al regresar al puerto con la esperanza de recibir la justa recompensa verse obligados a trabajar de nuevo para arrojarla al mar.

Lo dicho: a buenos precios, ¡vengan Kilos “como arena”...! Que para todos será beneficioso.

Sí. Estamos seguros de que a su debido tiempo se hará algo formalmente constructivo.

Que así sea...”<sup>65</sup>

Un hecho curioso: el hambre de anchoa era tan grande que en el año 1964 llegó un barco desde Andalucía para participar en la costera. Apunta nuestro cronista: “El pasado día 9 arribó a este puerto la embarcación “Santo del Mar”, de Ayamonte (Huelva), a fin de dedicarse aquí, en plan ensayo, a la costera de la anchoa. Atracado en el muelle de Ocharan y en razón a sus proporciones, fueron muchos los que creyeron que era el “Cardona”, el buque dinamitero que nos visita con relativa frecuencia.

El gran barco, que es el mayor de pesca que hemos visto en nuestra bahía (excluimos a los “bous”, etc.), está movido por un motor de 470 HP para “gas-oíl”. Su andadura es de 10 millas correlativas a la hora.

Los tripulantes, andaluces, hicieron inmediatamente muy buenas migas con los pescadores castreños. Algunos se conocían por haberse visto en las actividades de invierno en Algeciras”<sup>66</sup>.

El precio de la anchoa llegó a subir tanto, que, anunciando problemas dramáticos de un futuro cercano, llevaron a partir de 1964 a buscar pesca por cualquier sitio posible: “Los “bancos” de anchoa situados a pique de la costa francesa, hicieron muy largo recorrido. Y algunos barcos de Castro, entre otros muchos del litoral fueron apresados

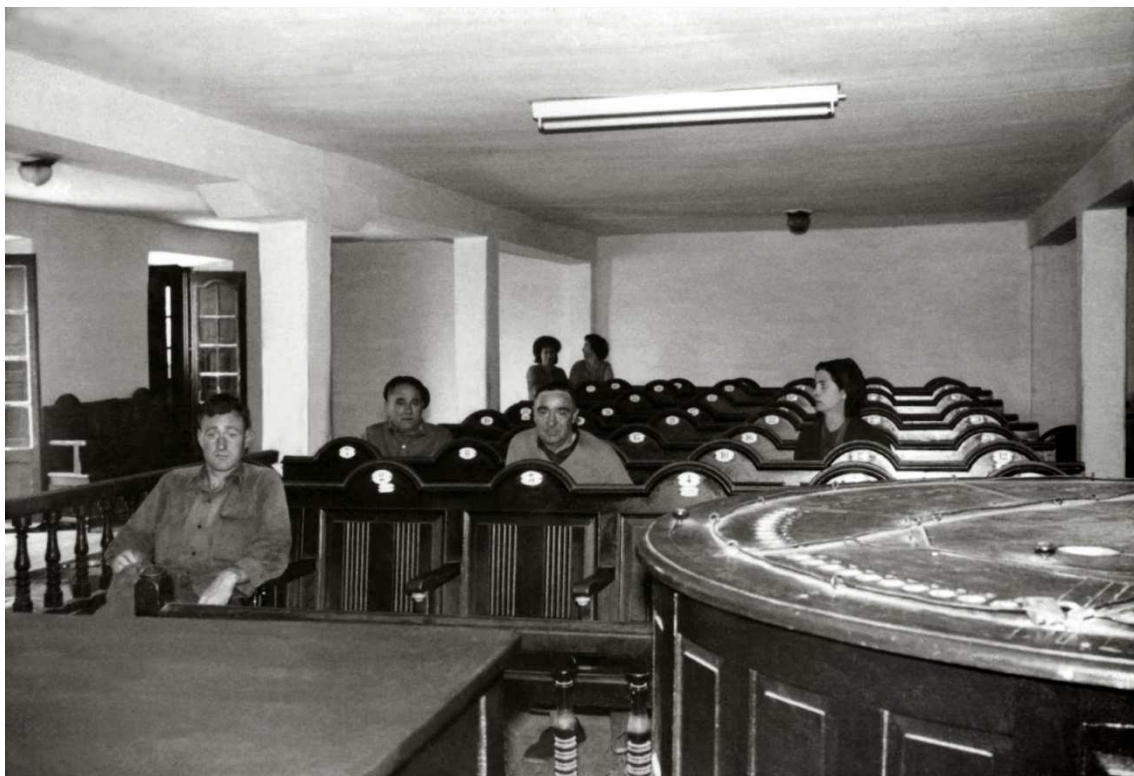
---

<sup>65</sup> Ibídem, 9 de junio de 1963, nº. 3330.

<sup>66</sup> Ibídem, 17 de mayo de 1964, nº. 3379.



por faenar en prohibidas aguas jurisdiccionales del país vecino. Consecuencia: multas y pérdida de varios días de mar”<sup>67</sup>.



Venta de Castro Urdiales.



---

<sup>67</sup> *Ibíd.*, 10 de mayo de 1964, nº. 3378.

Después de la pesquería de anchoa, la segunda en importancia era, como en épocas anteriores, la costera de bonito. Comenzaba con la llegada del verano. Los barcos castreños, ahora más potentes y con mayor radio de acción comenzaban la campaña desplazándose en busca de bonitos hasta aguas gallegas. Por ejemplo, en el mes de julio de 1957 se daba cuenta de que “La costera de bonito está en plena efervescencia, a juzgar por las noticias que se reciben de diversos puertos del litoral. La flota castreña, al siguiente día de San Pedro, puso rumbo a las costas gallegas y asturianas donde, al parecer, se pesca a base de bien. Muchos barcos, bien por la gran distancia, o por los mejores precios, vienen efectuando las ventas en puertos forasteros. Otros prefieren arribar a Castro.

Hasta el pasado día 9 del actual, las partidas más importantes subastadas en esta Cofradía fueron las siguientes: “Peñón Santa Ana”, 5.190 Kilos; “Cantufa”, 4.191; “Rafael Arcángel”, 4.071; “Del Astillero”, 3.049; “Santiago Covarrubias”, 3.735. Los precios para fabricación oscilaron entre 14,35 y 13,89 pesetas Kilo. Otras pequeñas cantidades destinadas al fresco se vendieron desde 23,85 pesetas Kilo para abajo”<sup>68</sup>.

En 1960 acabada la costera de bocarte: “Y ahora todas las embarcaciones preparadas – motores, neveras, viveros, etc.- para atacar inmediatamente a los bancos de bonito, que ya han sido vistos por aguas galaicas, hacia donde, según hemos oído, pondrán rumbo varios barcos de la flota castreña (se habla del “Cantufa”, “Flor Margarita”, “Rentería Campos”, “Cruz de Mayo”, “Luan” y algunos de la casa Perales, entre otros). Aunque otros rumores aseguran que no habrá desplazamiento a La Coruña no a Vigo por causa de la “bandera” del día de San Pedro...”<sup>69</sup> Dos años después: “Entre solamente cinco barcos de Castro que “operaron” por aguas gallegas capturaron unos 115.000 Kilos de bonito con un importe en primera venta de unos tres millones y medio de pesetas.

Los “cinco grandes” que faenaron muy arriba de Finisterre, son “Cantufa”, “Virgen María”, “Flor Margarita”, “Rentería Campos” y el “Estrella de los Mares”.

En las lonjas del Berbés de Vigo y en La Coruña se cotizaron precios de 36, 34 y 32 pesetas Kilo...

Lo jamás conocido...

Muy natural fue que al regreso de esos barcos, y de los restantes de la flota que “trabajaron” entre los Cabos de Peñas y la Estaca de Vares (los que, por cierto, tampoco se portaron mal), coincidiendo con la obligada “bandera” del “Coso Blanco” tanto los tripulantes –bien tostados por el sol y el yodo de la mar y cansados de “zampar” la clásica y deliciosa “marmita”- como sus familiares hicieran gala de una expresiva alegría.

---

<sup>68</sup> *Ibídem*, 21 de julio de 1957, nº. 3011, “Las pescas”.

<sup>69</sup> *Ibídem*, 12 de junio de 1960, nº. 3165.

Alegría y satisfacción colectiva que por nuestra parte deseamos sea eterna...”<sup>70</sup>

A mediados de los años sesenta, con la enorme ventaja de llevar viveros a bordo, la pesquería de bonito seguía siendo clave para el devenir de los pescadores antes de la llegada del duro invierno. Se publicaba en 1965: “El pasado día 8 se subastó en la lonja la primera partida de bonito de la costera que se inicia, que trajo -10 quintales- , el “Astillero”, que ahora gobierna Luis Vélez Vera. Los precios oscilaron entre 53 y 48 pesetas Kilo. Esta captura se efectuó en la jornada anterior a unas 3,50 millas al norte de Castro por el sistema de “varas” o “cacea”. El mal tiempo les obligó a regresar al puerto, como hicieron una treintena de barcos vizcaínos y guipuzcoanos que buscaron el socaire de nuestra bahía para conservar el cebo vivo. Después de Luis Vélez (El Viti), los barcos forasteros vendieron ese día unos 3.000 Kilos de bonito pescado “a pulso”, a 30 pesetas Kilo. Todo destinado al consumo en fresco.

En cuanto a la mayor parte de la flota castreña, que opera, después del día de San Pedro, en aguas gallegas, se tienen noticias (no confirmadas) de que en La Coruña entraron el “Rentería Campos”, con 240 quintales; el “Siempre Perales” (180), “Estrella de los Mares”, “Rafael Arcángel” y “Brisas de Torrontero”, con 90 quintales cada uno. Buenos precios, para fabricación”<sup>71</sup>.

También en esta costera, como ocurría con el bocarte, la Cofradía realizó competiciones entre las motoras a fin de estimular las capturas. Así el día de San Andrés, dentro de los actos festivos se repartieron premios por la campaña bonitera: “Después de la solemne función religiosa en Sta. María, con procesión del Santo por el interior del templo, a lo que la lluvia obligó; de la recepción en la Cofradía de Pescadores en cuyo momento fueron entregados dos trofeos a los patronos de los barcos “Peñón de Santa Ana” y “Esther María”, máximos “goleadores” de la costera de bonito...”<sup>72</sup>

Y es que el bonito, sin alcanzar las cotas de las anchoas, era parte importantísima de la economía pesquera de los marineros de Castro Urdiales. Un dato indicativo salido a la prensa en 1957: “Continúa, fructífera, la costera de bonito. Entre los días 29 y 30 de julio último se subastaron 50.800 Kilos por un importe de unas ochocientas mil pesetas en números redondos. No está mal la cosa si se tiene en cuenta que tal cantidad fue producto de una semana de “campana”.

Dada su importancia, reseñamos a continuación las embarcaciones, todas de Castro que en dichos días arribaron con abundantes bonitos: “Esther María”, 4.460Kilos; “Emperatriz”, 3.430; “Del Astillero”, 2.372; “Rafael Arcangel”, 4.910; “Cantufa”, 5.925, “La Bonita Perales”, 5.144; “La Asunción de María”, 4.762; “Peñón Santa Ana”, 5.080; “Virgen María”, 5.110; “Santiago Covarrubias”, 5.423; y “Fátima”, 4.806 Kilos.

---

<sup>70</sup> *Ibíd*em, 19 de agosto de 1962, nº. 3288.

<sup>71</sup> *Ibíd*em, 18 de julio de 1965, nº. 3439.

<sup>72</sup> *Ibíd*em, 16 de diciembre de 1956, nº. 2978.



El precio medio fue de 15,17 pesetas Kilo, para la fabricación.

Se da el caso curioso que hasta la fecha hay un barco castreño que aún no ha vendido un solo bonito aquí. ¿Cuál es...?

Entre la población marinera reina franca alegría por las buenas soldadas obtenidas en los barcos, amén de los jornales de las fábricas de conservas. Tal es la alegría que nadie “protesta” por el nuevo precio del “Caldo de gallina”, o de otras labores de la Tabacalera S.A.; ni de la carne, la ropa, el calzado y bebidas, por no decir todo, pues todo se ha elevado como a propulsión a chorro...

¡Y luego que nos vengan con los cartelitos de “precios del 1º. De Agosto...!”<sup>73</sup>



---

<sup>73</sup> *Ibíd*em, 4 de agosto de 1957, nº. 3013.



*Capturas de la motora Ataulfo Argenta.*



*Del Hermoso Castro.*









La prensa local siempre estaba atenta a lo que ocurría con el bonito. Comentaba en 1963: “La costera de bonito (tan desconcertante como la de anchoa como la de anchoa por las capturas y precios, la una por lo bajo, y la otra por todo lo alto), puede darse por terminada. Las últimas embarcaciones que arriaron la bandera de combate fueron la de “Bidechea”, “Rentería Campos”, “Flor Margarita” y “Virgen María”. Los restantes barcos, unos amarrados y otros dedicados al chicharro...”<sup>74</sup> Las noticias sobre esta pesca constituían siempre tema de conversación constante por los muelles: “El pasado lunes, día 26 de Agosto se vendieron en la lonja de Castro unos 35.000 Kilos de bonito... Fue una gran marea, totalizada ese día por las embarcaciones “peñón Santa Ana”, “Esther María”, “Luan”, “Astillero” y “Rafael Arcángel”.

---

<sup>74</sup> *Ibidem*, 13 de octubre de 1963, nº. 3348.

Los restantes barcos de la flota castreña pusieron rumbo a Santoña, Gijón, Avilés o Bermeo, según la situación en cada caso respecto a precios, suministro de hielo, “gas-oíl”, etc. etc.

Por cierto: el día 23 del citado Agosto a unas 60 millas al norte del Cabo Peñas, el “Rentería Campos” logró una colosal captura de bonito, de una sola “picada”, al meter a bordo nada menos que 12.000 Kilos (220 quintales). Piezas de 10 a 12 Kilos, de arroba, en su mayoría...

El “Rentería Campos”, que en sólo dos “campañas”, muy breves, en tiempo, capturó 700 quintales (35.000 Kilos), ha batido el record local que detentaba el “Flor Margarita”, por una sola “picada”, con 200 quintales...

Los hombres de Rafael Rentería se cansaron de meter bonitos a bordo...”<sup>75</sup>

Siempre, en los últimos días de Julio y primeros de Agosto el tema de los bonitos alcanzaba su mayor temperatura en todas las conservaciones (1965): “El 24 de Julio último se vendieron en la lonja unos treinta mil Kilos de bonito, oscilando el precio entre 32 y 40 pesetas K. para consumo en fresco y fabricación. Dicha cantidad fue traída por las embarcaciones castreñas “Cantufa” (10.500 Kilos), “Planeta Júpiter” (9.000), “Esther María” (4.000) y “Asunción de María” (5.000). El día 30 se subastaron 28.000 Kilos, y el 31, 13.000 Kilos, a precios apreciados.

En víspera del “Coso Blanco” regresaron a puerto todos los barcos de la flota a fin de disfrutar del merecido descanso impuesto por la “bandera” establecida al calor de dicha fecha. El bonito se ha dado muy bien “a varas”, como jamás se ha conocido, por aguas gallegas y asturianas. Y naturalmente hubo magníficas partijas, con mucho humor y alegría. Como es norma inveterada de los pescadores castreños.

Y el martes último las embarcaciones se hicieron a la mar para continuar la costera bonitera, por el procedimiento de “a pulso”, es decir, con cebo vivo, utilizando la gruesa caña...

¡Suerte a todos!”<sup>76</sup>

“El 23 del pasado Agosto se vendieron en la Lonja unos 63.000 Kilos de bonito, entre 28,50 y 34 pesetas Kilos, según tamaño, sobresaliendo las capturas logradas por las embarcaciones castreñas “Siempre Perales” (12.500 Kilos), “Bidechea” (11.500), “Brisas Torrontero” (11.000), “Cantufa” (7.000) y “Nuevo María Esther” (6.000).

Ese día se registró un “record” de venta de bonito en una sola jornada, que importó muy cerca de dos millones de pesetas”<sup>77</sup>.

---

<sup>75</sup> Ibíde, 1 de septiembre de 1963, nº. 3342.

<sup>76</sup> Ibídem, 8 de agosto de 1965, nº. 3442.

<sup>77</sup> Ibídem, 19 de septiembre de 1965, nº. 3448.



*Motora Peñón de Santa Ana.*



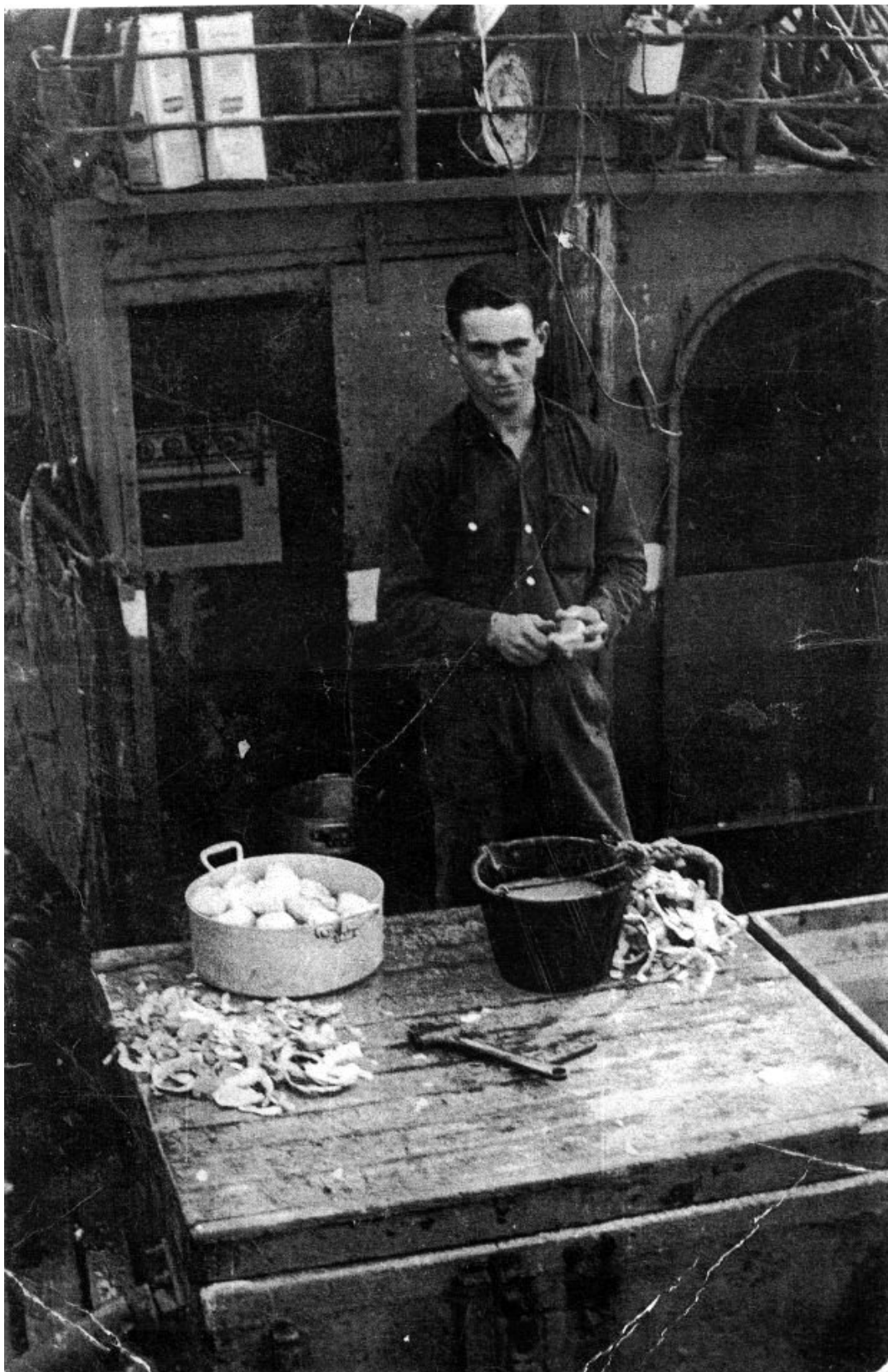
Comiendo en la costera de bonito.



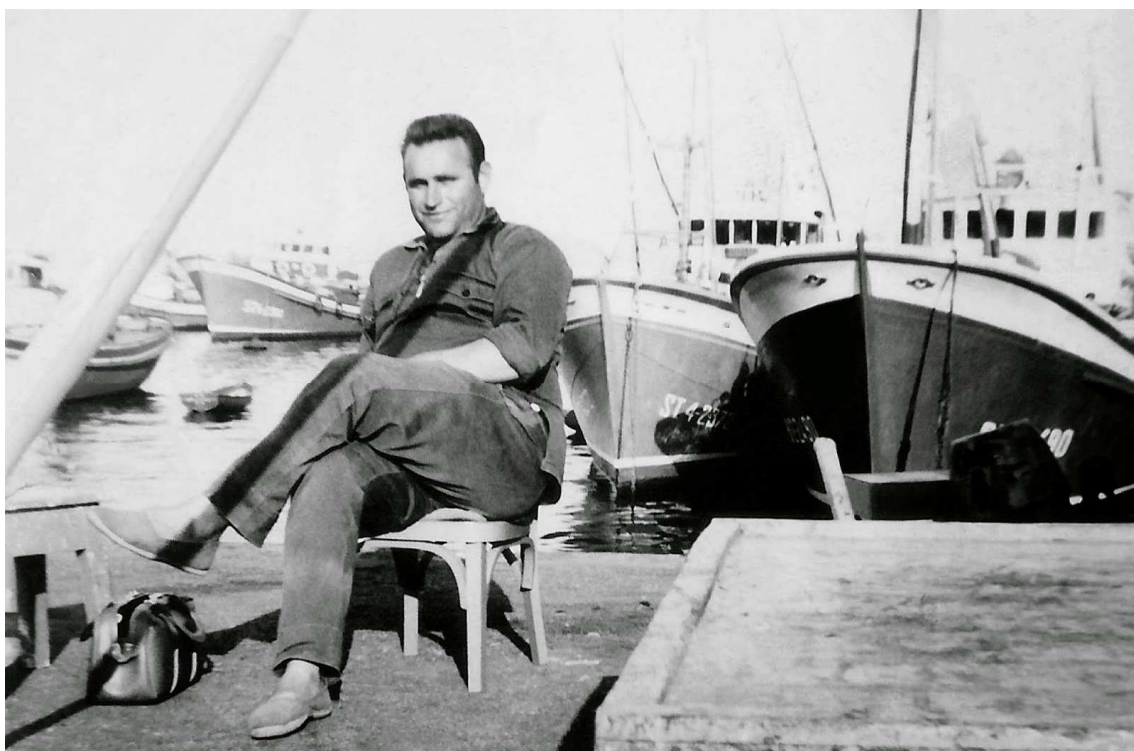


Descarga de *Brisas de Torrontero*.















Los tiempos difíciles, como había ocurrido desde tiempos medievales, comenzaban cuando se acercaba el invierno. El frío y la espera de que surgiera la pesca a veces se volvía desesperante. Por ejemplo, en 1955: “Desde hace varios días nuestra flota pesquera permanece amarrada y silenciosa en la bahía. La desaparición del bonito y la melva han impuesto una rigurosa inactividad. Únicamente algunas pequeñas embarcaciones se vienen dedicando a la captura de sardina trayendo a puerto escasas cantidades que se cotizan a peso de oro oscilando el precio entre ocho y nueve pesetas para el público. Total, que cada ejemplar le cuesta al consumidor muy cerca de 1,50 pts. Se nos ha ocurrido pensar si este sabroso pescado tendrá en sus entrañas alguna piedra preciosa... Algo así como las perlas en las ostras.

La flota está preparada y lista para hacerse a la mar tan pronto sea descubierto el primer banco de chicharro gordo, cuya costera suele aparecer, con los fríos en el mes de Noviembre todos los años, al alimón con la palometa o “paparda”.

Los marineros, a todo esto, van quemando sus reservas de las soldadas percibidas durante la campaña bonitera, si es que para estas fechas existe alguna familia que merced a prudentiales medidas previsoras aún conserva algunas pesetas, lo que en verdad dudamos...

Y menos mal que un gran número de mujeres e hijas de pescadores vienen siendo ocupadas permanentemente en las fábricas de conservas para la preparación del filete de anchoa en aceite. Esta clase de conserva, que cada día tiene mayor demanda en los mercados nacionales y extranjeros, permite afortunadamente llevar unos jornales a los hogares precisamente en las épocas de emergencia más agudas y difíciles para los sufridos pescadores en que, como ahora, han de verse obligados a estar “mano sobre mano”.

Esperemos y celebremos que en breve plazo las embarcaciones vuelvan a surcar las aguas del litoral con resultados positivos, y que la diminuta campana de la Casa de Ventas deje oír sus nítidos y alegres tañidos como síntoma evidente de que en el puerto hay movimiento y vida.

Por otro lado, en los primeros meses del año próximo se incorporarán otras cuatro o cinco embarcaciones de gran porte que a todo trapo se construyen en astilleros de Vizcaya y Guipúzcoa para otros tantos nuevos armadores.

Para antes de San Andrés, la fiesta marinera por excelencia, quisiéramos de corazón que la población pescadora tenga la oportunidad de mostrarse más jovial y optimista, desapareciendo de sus rostros las huellas de la preocupación y tristeza ¡Y con ello los clásicos caracoles y besugos llevarán la gran paliza...!”<sup>78</sup>

---

<sup>78</sup> *Ibidem*, 30 de octubre de 1955, nº. 2919, “Inactividad”.



Si aparecía el chicharro gordo las cosas se dulcificaban, tal como ocurrió también en 1955, aunque siempre pendientes los marineros de los precios en la Venta: “El miércoles último fueron numerosos los barcos que trajeron a puerto gran cantidad de chicharro gordo. En los muelles se observó durante toda la mañana y parte de la tarde el natural ajetreo de camiones y carros transportando la pesca; amén del elevado número de personas que acudieron allí para contemplar las faenas de la descarga, aprovechando de paso la caricia de los rayos solares que en estos días saben a gloria.

Una de las embarcaciones, la “Santa María de la Asunción”, patroneada por su propietario Miguel Perales (hijo), subastó en lonja nada menos que 24.000 Kilos - ¡veinticuatro toneladas del “papón”!- que se vendieron a razón de 0,75 pts. Kilo, exiguo precio a todas luces, a nuestro humilde entender, si tenemos en cuenta que es lo primero que llega en serio por la bocana del puerto, contando con los diez mil Kilos traídos el día anterior por “la Bonita Perales”. Y lo más desalentador, lo que preocupa seriamente a los armadores como a los tripulantes, es que el chicharro de la “Santa María de la Asunción” fue en su mayoría adquirido para “guano” u obtención de aceites y harinas para la nutrición de aves.

Las gentes de la mar se preguntan angustiadas qué es lo que va a ocurrir en los siguientes días de continuar las “tómbolas”. ¿Habrà que regalarlo, o arrojarlo por la borda?...

Evidentemente, de así discurrir las cosas no merece la pena hacerse a la mar para soportar los fríos y luchar contra los elementos, entre ellos la intensa niebla que parece haberse avecinado por estas latitudes. La campaña del chicharro no interesará a nadie por ser de ridículo rendimiento económico, máxime para las embarcaciones que tiene la desgracia de dejar “a mojo” cien o doscientos metros de paño que vale como los mantones de Manila.

De todas maneras daba gusto el colorido del puerto interior. El ir y venir de las gentes; la chiquillería y hasta los mayores recibiendo el obsequio de los marineros consistente en varios ejemplares del ahora succulento chicharro. Porque, una vez más, se hizo gala y alarde de los buenos sentimientos de los pescadores hacia sus semejantes humildes. Los marineros castreños, cuando abunda la pesca, son espléndidos con largueza y en seguida ofrecen a cualquiera un “pañuelo de anchoas, chicharros o de bonitos”...

Así que, ¡a ver si hay “formalidad” y se paga un mayor precio por el chicharro, caramba!...”<sup>79</sup>

Afortunadamente, hubo años muy buenos para el chicharro gordo. Es el caso de este invierno de 1955: “COLOSAL REDADA. Al mediodía del sábado, 10 de los corrientes, arribó a este puerto “Cuevas Hoyuela” que venía cargada de chicharro hasta los careles. Numerosísimo público se situó en los muelles para presenciar el singular acontecimiento que no tiene precedentes semejantes. Y decimos esto por cuento según

---

<sup>79</sup> Ibídem, 11 de diciembre de 1955, nº. 2925, “Las pescas”.

los datos oficiales fueron subastados nada menos que 38.257 Kilos, exactamente que fueron adquiridos por el industrial D. Ramón Peña (propietario del barco) para fresco y fabricación, a razón de 1,17 pts. Kilo, precio ciertamente remunerador.

Esa colosal redada constituye un auténtico “record” en todo el litoral Cantábrico en esta clase de embarcaciones de pesca de bajura, en cualquier especie: anchoa, sardina, bonito, etc. Etc. Y como se regalaron a las gentes humildes unos 120.000 ejemplares. Puesto en línea ese chicharro se cubrirían ¡36 Kilómetros!, es decir, la distancia por carretera entre Castro y Bilbao.

¿Entre ustedes hay algún tragón valiente capaz de comérselos en una semana...? En tal caso ¡avisen!. El patrón del “Cuevas Hoyuelas”, Carmelo Barquín Millor, autor de esta hazaña, está dispuesto a repartirla y complacerles”<sup>80</sup>.

Lo mismo ocurrió al año siguiente: “LLEGÓ LA CHICHARRADA. El pasado miércoles las embarcaciones de este puerto trajeron cerca de los 150.000 Kilos de chicharro gordo, cuyo precio osciló entre 1,54 y 1,11 pesetas Kilo. Con tal motivo fue rota la obligada inactividad de la flota pesquera que se produce todos los años por esta época. Durante todo el día hubo mucho movimiento en los muelles y en las fábricas de conservas.

Es de lamentar, de verdad sea dicho, que seis barcos sufrieron averías más o menos graves en sus redes al reventar éstas por la enorme masa de pesca copada.

La embarcación “Emperatriz” logró capturar, de una sola redada, muy cerca de los 30.000 Kilos. Y los barcos “Ángel Miguel” y “Santiago Covarrubias” subastaron 25.703 y 24.000 Kilos, respectivamente.

Como dato curioso añadiremos que el chicharro, dos días antes, se venía cotizando hasta ocho pesetas Kilo en Lonja. En sólo cuarenta y ocho horas bajó a 1,11 pesetas Kilo. Esta vertiginosa depreciación, debida a la abundancia, hizo que los pescadores, siempre generosos y de ejemplares sentimientos humanos –que otras capas sociales de alta “alcurnia” debieran imitar- regalasen varios ejemplares a todos cuantos curiosos acudieron al muelle para presenciar las faenas de la espectacular descarga del chicharro utilizando las palas como si fuera arena.

Pero qué desalentador es que esta clase de pesca se pague a un precio tan ridículo en las primeras partidas llegadas... ¡Si al menos pudieran guardarse los chicharros como las patatas, otro gallo cantaría...!”<sup>81</sup>

Como era muy normal, en otros años, es el caso de 1958, las cosas no fueron nada bien: “Continúa la escasez de pescas y como consecuencia se agrava aún más la crítica situación de la gente del mar. Sin embargo tres embarcaciones de nuestro puerto han conseguido por fin capturar algunas cantidades de chicharro gordo, lo cual hace

---

<sup>80</sup> Ibídem, 18 de diciembre de 1955, nº. 2926.

<sup>81</sup> Ibídem, 2 de diciembre de 1956, nº. 2976.

concebir algunas esperanzas para el futuro. El “Cruz de Mayo”, que gobierna Carmelo Barquín Millor, capturó 23.000 Kilos que vendió en Santander a un promedio de 4,50 pesetas Kilo. Pepe Velar, patrón de la motora “Cantufa”, pescó 16.800 Kilos que fueron vendidos en Bermeo a un promedio de 5 pesetas Kilo, y Miguelillo Perales, que gobierna la motora “Asunción de María”, capturó 14.000 Kilos que vendió en Santander a 4,50 pesetas Kilo. También la embarcación “Flor Margarita” capturó 5.000 Kilos de cuerva, que vendió a 4 pesetas Kilo. Y con algunas cantidades del llamado pescado de bote, esto es lo que ha dado de sí en pescas la semana que hoy finaliza”<sup>82</sup>.

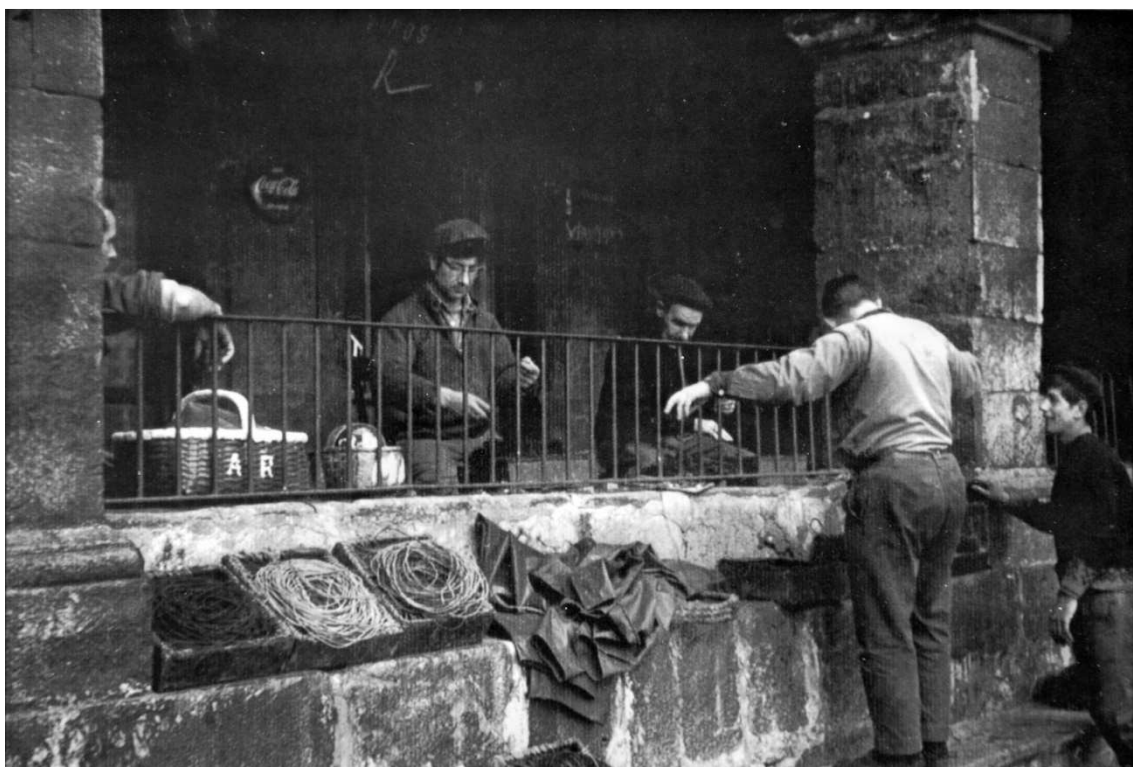


Descarga del *Nuevo Mater Dolorosa*.

---

<sup>82</sup> *Ibíd*em, 14 de diciembre de 1958, nº. 3084.







Por otra parte, si durante siglos y siglos el besugo fue el almacén para la vida de los pescadores en el frío invierno, ahora, al mediar el siglo XX, siguieron intentando mantener esta lucrativa costera, pero cada vez con más dificultades. Se apuntaba en el año 1958: “INQUIETUD ENTRE LOS PESCADORES. La falta absoluta de carnada para las costeras de besugo y palometa –paparda-, ha creado un ambiente de inquietud entre la población marinera. Y de tal honda preocupación son partícipes todos los pescadores del litoral por cuanto el gravísimo problema ha cobrado un ámbito ilimitado a lo largo de la costa del Cantábrico...

Los barcos de la flota castreña permanecen desde hace varias semanas amarrados en las boyas de la bahía o en la dársena. Las actividades en el mar cesaron en cuanto se dio por finiquitada la costera de bonito. Las tripulaciones se cansaron de hacer prolongadas salidas a alta mar en infructuosa busca del “bocartillo”. Y hubo barco –caso del “Astillero”- que durante tres días consecutivos recorrió extensas zonas, llegando hasta el puerto francés de San Juan de Luz, regresando a Castro con las encajonadas de cubierta limpias de escamas... Su joven e inteligente patrón, Ángel Díez Miquelarena, nos ha manifestado: “La mar estaba como un plato, muy propicia para la pesca; pero no vimos ni “averio”, ni bocartillo, ni nada de nada...”

En vista de las circunstancias, las tripulaciones –gran parte de ellas- se vienen dedicando, utilizando botes de remo a la captura de jibiones, brechas, verdeles y otros peces con lo que logran –no todos- unas buenas “soldadas” que, por desgracia, no tienen duración permanente. Pero esto no basta para solucionar el grave problema que se cierne sobre nuestros sufridos pescadores. Falta la carnada. Y mientras por los puertos del litoral gallego, por ejemplo, se registran excelentes capturas de palometa, aquí no puede ni siquiera intentarse salir a buscarla.

Ya el pasado año –por no citar otros- ocurrió en parte algo por el estilo. Pero hubo suerte porque, tras la incertidumbre general, llegó la alegría exactamente el día 15 de Noviembre, al regresar al puerto todos los barcos atestados de bocartillo. Y fue un invierno excepcional en la costera de besugo salvándose la aguda situación pese a que fallaron el chicharro gordo y la palometa...

Nosotros, tan encariñados con las cosas que están vinculadas a nuestros pescadores, hemos escuchado muchas opiniones. Y hemos sacado la consecuencia de que semejante problema no debe plantearse, jamás, en Castro. Existe una sencilla fórmula para hacer desaparecer el fantasma de la necesidad. Simplemente lo siguiente: cuando por consecuencia de las abundantes capturas de anchoa en primavera llega la depreciación hasta el punto de tener que arrojar la pesca al gua, sin fruto para nadie, o de poner “bandera”, es llegado el momento de tomar prudentes medidas previsoras ¿Qué cuesta guardar en las bodegas ciento cincuenta o doscientas arrobas por barco...? Muy pocos sacos de sal y un poco más esfuerzo físico que, si entonces no está compensado económicamente, tiene efectos diferidos a la época invernal en que se garantizan las



muchas y necesarias soldadas que proporcionan las costeras de besugo y palometa... ¿Qué no es preciso utilizar esa carnada, bien curada por la acción del tiempo, por llegar la fresca? Nada se ha perdido. Cualquier fábrica de conservas pagará un buen precio por ella, sin duda por encima del costo de la sal y del esfuerzo empleados. O en otro caso, siempre tendrá utilización segura por las ligeras embarcaciones que se dedican preferentemente al oficio del “palangre” o “pandorretas”.

Estas delicadas situaciones porque atraviesan nuestros marineros deben desaparecer para siempre. La experiencia, amarga y cruda a veces, asó lo aconseja. El ejemplo es altamente aleccionador. Hoy, que los pescadores celebran su tradicional fiesta de San Andrés, su Patrón, se encuentran con el triste balance de muchas semanas sin soldada. Precisamente desde que dejaron de seguir tras las manadas de bonitos, cuya costera, excesivamente pronunciada y agotadora para las tripulaciones, no fue tan fructífera para todos, desgraciadamente.

Medítenlo los hombres que con tan singular acierto dirigen la Cofradía. Piénselo también. Muy en serio, los armadores, patronos y tripulantes.

La agobiadora incertidumbre de esta año por falta de carnada no debe repetirse jamás...”<sup>83</sup>

Cuando se acercaban los últimos días de noviembre, como señalan nuestras crónicas para 1960, todo era ansiedad e inquietud: ““Definitivamente se ha arriado la bandera de combate en las faenas propias de la costera de bonito. Y todos los barcos aparecen ya sin las clásicas varas y cañas, y sin cualquier cebo en los viveros...”

Así las cosas, las tripulaciones se dedican a preparar los aparejos de Palometa ya que es preciso estar a punto para poner rumbo a Avilés... Por otro lado, se anuncia que en La Coruña se han vendido muchos miles de Kilos de “chicharrón” a precios potables. Lo que no es óbice para que varias embarcaciones, o casi todas, aprovechen cualquier coyuntura para dedicarse a la captura de carnada fresca -anchoa- con vista a la costera de Besugo, y así poder “pulir” la que bien sazónada aguarda el turno en las bodegas, que la pagan bien, según dicen.

Estamos en pleno ajeteo de dejar listas la “cuerdas” y los “champeles”, que como por ensalmo han salido de las bodegas después del prolongado descanso de doce meses mal contados...

Los muelles, los paseos y las calles, y las tabernas, constituyen en esta época todos los años una gigantesca factoría donde cientos de hombres preparan los aparejos que luego, semana tras semana, han de proporcionarles las siempre ansiadas soldadas.

Dios quiera que toda la costera de invierno resulte provechosa. Y que en los hogares de la gran familia marinera reine la prosperidad y la alegría que bien se merecen. Y que todos deseamos”<sup>84</sup>.

---

<sup>83</sup> Ibídem, 30 de noviembre de 1958, nº. 3082.

Aparecieron años, caso de 1962, de alarmante inquietud: “Pocas noticias y nada optimistas respecto a las actividades pesqueras... El día 15 último se hicieron a la mar únicamente el “Peñón de Santa Ana” y la “Esther María”, que trajeron ocho y dos arrobas de besugo, respectivamente. El precio fue de 33 pesetas Kilo. Después hubo repetidos “sablazos”, lo que obligó a que varias embarcaciones cambiasen de “oficio”... Porque en aguas próximas al puerto se capturaron algunas partidas de boga que “descubrió”, utilizando el aparato detector, “La Asunción de María”.

El sábado, día 20, la embarcación “Cruz de Mayo”, capturó 60 Kilos de Lochas, 40 Kilos de Cabras de altura y gran número de “golayes”. A falta de besugos, buenos son otros peces... Y en concepto de “cena”, cada tripulante se llevó para casa 10 “golayes”. Algo semejante ocurrió en el “Rafael Arcángel”, antes bautizada con el remoquete de “negro zumbón” y ahora como la “La viuda alegre”...

Ese día hubo en Castro “golayes” en cantidades industriales. Para vender, rifar y regalar...

En la lonja se subastaron unos 300 Kilos de besugo, a 28,50 pesetas Kilo; 120 de Locha, a 48 y 39 pesetas; unos 80 Kilos de Cabras de altura, a 40 pesetas Kilo...

Y como “chamisquis”, se vendieron partidas de “rape” (tamboril), “reyes”, “ratones” y los popularmente denominados “guardias civiles”...

Lo dicho: nos encontramos –todo hace suponerlo- en el clásico compás de espera hasta que por el Este asomen los bancos de anchoa. Lo que suele ocurrir después de San José...

Y los jibiones de invierno, ¿dónde están...?”<sup>85</sup>

Con muchas dificultades, aún a mediados de los años sesenta el peso de la pesquería besuguera seguía siendo más que notable: “En los días 9 y 10 del pasado Diciembre se vendieron en lonja las primeras partidas de besugo corriendo a cargo de la embarcación “Ángel Miguel”, el “descubrimiento” del codiciado pez es el “mana” de la época invernal. El precio fue de 36 pesetas Kilo. Sucesivamente con más barcos operando en las “playas”, se registraron algunas buenas “mareas”; pero el besugo, al olor de las fiestas navideñas, dio un tremendo salto en la cotización pasando de 46, 50, 600 a 80 pesetas Kilo (esto el día 24). Las gentes, ese día se disputaban los besugos a codazos en los muelles, en compra directa de consumidor a productor. Muchos llegaron de Bilbao y otros puntos para adquirir, al precio que fuere, el famoso besugo de Castro “vivito y coleando”, solicitado en todas partes...”<sup>86</sup>

Desesperante era el invierno en 1963: “En verdad, la temporada de invierno viene resultando desastrosa para nuestros pescadores. Desde hace muchos años no se recuerda

---

<sup>84</sup> *Ibíd*em, 30 de octubre de 1960, nº. 3195.

<sup>85</sup> *Ibíd*em, 28 de enero de 1962, nº. 3259.

<sup>86</sup> *Ibíd*em, 10 de enero de 1965, nº. 3412.

una costera tan nefasta. Unas veces los frecuentes temporales y otras las impetuosas corrientes submarinas, el caso es que las embarcaciones –que a diario han acudido a las citas- no consiguen lograr unas capturas que proporcionen las necesarias “soladas”, aunque éstas sean de reducida cuantía.

Y los hombres que viven del producto del mar se desesperan y se muestran francamente pesimistas. No es para menos la cosa... Entre las últimas capturas de algún mérito figuran las del día 4 del actual, que se vendieron 2.500 Kilos de besugo al precio (medio) de 35 pesetas Kilo. Ese día batió el “record” de la costera el peñón de Santa Ana, con 60 arrobas de besugo.

La víspera de Reyes se subastaron unos 1.200 Kilos de dicha especie, entre 30 y 26,30 pesetas Kilo.

Dejemos constancia asimismo de otro “record”, esta vez de precio, que correspondió a las 35 arrobas de besugo capturadas por el Cruz de Mayo el día 22 de Diciembre pasado, y que se vendieron a 55,25 pesetas Kilo, todo a una bola.

Y el día 2 del corriente las dos únicas embarcaciones que se hicieron a la mar, el Santiago Covarrubias y el Astillero, gobernadas por los hermanos José y Ángel Díaz Miquelarena, trajeron a puerto cerca de 800 Kilos de besugo, que se vendió a 26 y 33 pesetas Kilo. Justo precio a su espíritu de trabajo.

Porque en tanto las demás tripulaciones “descansaban” de la fiesta del primero de año, sólo los citados “equipos” se lanzaron a las playas para echar las “cuerdas”.

En fin: en vista de los sucesivos “sablazos”, la mayor parte de las embarcaciones han metido a bordo el “arte”, el cerco, para dedicarse a la busca de anchoa, cuya especie tiene un elevado precio tanto para su venta en fresco como para fabricación.

Un estupendo “macanazo” logró en los finales días de la semana última el Rentería Capos, que atrapó unos 6.000 Kilos de anchoa y que vendió en Santander a diez y pico pesetas Kilo.

Lo dicho: un pésimo invierno para los pescadores...”<sup>87</sup>

Pero, las variaciones en las capturas eran tremendas; y eso que se habían introducido novedosas técnicas nuevas en las faenas de pesca. Se apuntaba en 1965: “El 25 de Enero pasado, primero de mar después de varios días de inactividad debido al mal tiempo, entre siete barcos que salieron a las “playas” únicamente capturaron ¡nueve Kilos! De besugo... Las embarcaciones fueron: Esther María, Peñón Santa Ana, Virgen María, Flor Margarita, Ángel Miguel, Luan y Cruz de Mayo.

Lo nunca visto...

Record en menos...

---

<sup>87</sup> Ibíde,, 20 de enero de 1963, nº. 3310.



Sin embargo, el día 28 se subastaron en lonja unos 1.000 kilos de besugo que trajo el “Cantufa”, único que tuvo la suerte de pescar (con “betas”). Toda la partida se vendió a 31 pts. Kilo...

Y los demás barcos, que utilizan los aparejos de “cuerdas”, sablazo general...”<sup>88</sup>

La novedad técnica estaba en las “betas”: “Nuevas betas. Por el contrario, todavía no se han iniciado en plan masivo las acostumbradas capturas de besugo y chicharro en aguas del “Castro verde” y las “playas”. Pero a juzgar por los preparativos de las “betas”, en estos días darán comienzo las faenas propias de la temporada invernal. Y de cara a la modernización de los elementos de pesca, acaso ya no volvamos a ver a los pescadores encarnando las clásicas “cuerdas” y librando las enojosas “pachangas” (enredos) en los Chelines, la Correría y plaza del Ayuntamiento.

Porque el novísimo “oficio” de las “betas”, más cómodas y productivas (si bien más costosas) ha dado la puñalada al antiquísimo y artesano sistema de los anzuelos...”<sup>89</sup>“Betas. Entre los días 14 y 15 del actual (diciembre) y en medio de gran expectación se vendieron en la lonja las primeras partidas de pescado en plan masivo capturado por varios barcos de la flota local con el nuevo sistema de “betas”<sup>90</sup>.

Con el paso de los años cada vez fue más problemático mantener como importante a la costera de besugos. Una crónica de Darriba del año 1967 exponía:”LA PRIMERA PARTIDA DE BESUGO LA SUBASTÓ EL “NUEVO ESTHER MARÍA La primera partida de besugo de la actual costera la subastó el “nuevo Esther María” el pasado 14, pagándose a 53 pesetas Kilo. Los demás barcos, sin “póliza”, únicamente con reducidas muestras. Ni siquiera para completar las clásicas “cenas” de los hombres de a bordo...

Y sucesivamente se vendieron en la lonja: el día 16, 300 Kilos (hasta 60 pesetas Kilo); el 19, 600 (hasta 72 pesetas Kilo), y el miércoles último, unos 800 Kilos, también a precio alto, dada la proximidad de las tradicionales fiestas navideñas, que es cuando el besugo y la merluza tienen mayores humos...

La verdad es que la costera invernal se ha iniciado con capturas sumamente bajas. Es notorio que todavía no abunda la pesca en las playas y los otros caladeros en los que las embarcaciones castreñas lanzan a diario sus “betas” haciéndole la competencia (muy desigual por los elementos y el potencial) a las “parejas”, “bous” y demás barcos “arrastreros”, los que además, y para mayor “inri”, suelen causar sensibles y costosas averías en los aparejos de nuestros pescadores”<sup>91</sup>.

---

<sup>88</sup> Ibídem, 14 de febrero de 1965, nº. 3417.

<sup>89</sup> Ibídem, 12 de diciembre de 1965, nº. 3457.

<sup>90</sup> Ibídem, 26 de diciembre de 1965, nº. 3459.

<sup>91</sup> Ibídem, 24 de diciembre de 1967, nº. 3498.



Fotografía Juan San Martín.









*Motora Rafael Arcángel.*











La incertidumbre de la pesca en Otoño e invierno era desesperante. Las posibilidades de quedarse en blanco, tanto tripulantes como armadores, muy elevada. Ya no era, precisamente en esta época de desarrollismo económico, una cuestión de miseria entre la gente marinera; para una flota tan grande y tan altamente tecnificada que no hubiera suficiente pesca era un enorme fracaso económico, cuando no la ruina. Con la mentalidad que había entonces de “pescar y pescar más”, no se podía tener durante tantos meses una flota pesquera moderna en casi total ociosidad. La solución, tanto para las autoridades gubernamentales como para los armadores estaban clara: había que buscar pesca en otros caladeros.

Y precisamente esta fue la solución buscada en Castro Urdiales. En el año 1962 las motoras castreñas “Cantufa” y “Estrella de los Mares” partieron para aguas de Algeciras. Aquel día 17 de octubre se convertía en un hito en la historia pesquera castreña. Desde los siglos XVI y XVII, cuando las zabras, naos y galones de la entonces Villa llegaban a aguas de Irlanda, Islandia y Terranova buscando el preciado bacalao y el tesoro del saín de las ballenas, nunca habían vuelto a salir nuestros pesqueros de las aguas del Cantábrico. Era tan importante esta novedad marinera que J. L. Dárriba dedicó al acontecimiento un número especial:

#### “¡CON RUMBO A ALGECIRAS...!

A la una horas y diez minutos de la madrugada del pasado miércoles, día 17 (la fecha marca un hito para nuestros pescadores) las embarcaciones castreñas “Cantufa” y “Estrella de los Mares”, patroneadas por Pepe Velar Martínez y Justo Lecue Gutiérrez, respectivamente, abandonaban la bahía y ponían proa al oeste con rumbo al puerto de Algeciras, base elegida para el desarrollo de las operaciones pesqueras que durante el invierno efectuarán en aguas del Estrecho y a lo largo de la costa africana del Atlántico. Es casi seguro que en Vigo (dos días de navegación) hayan hecho escala para tomar hielo y combustible, y lograr carnada viva por si debajo de Portugal, camino de Algeciras, aparecen bancos de bonito o de “alestado”. Porque desde Vigo a Algeciras son tres días de darle “carrete” a los motores...

La salida estaba prevista para las doce de la noche. Esa es la orden que los “chichos” transmitieron a los hombres. Horas antes se habían metido a bordo los carros de mano, los botes auxiliares, los barriles de raba y de aceite, los pertrechos de pesca, las provisiones de boca. Los tanques de agua potable repletos, y abundante cantidad de vino. Porque resulta que el “pichi” de aquí es muy diferente al de allí, al del sur... Se metió en los barcos, en fin, todo lo necesario para cubrir las atenciones de un largo viaje, como lo es el de recorrer unas mil millas marinas en cinco singladuras.

Y como era lógico, en el muelle norte –el de la “Caseta de Náufragos”-, se dieron cita los familiares y amigos de los expedicionarios, y muchos curiosos. Los tripulantes portaban sus maletas. Talmente parecía que algunos marchaban a América a juzgar por

el volumen de aquéllas... El caso es que cerca de un millar de personas se congregaron dicha madrugada –por cierto, espléndida de temperatura- en el muelle para despedir a los pescadores. También acudió “fuera de programa”, la Rondalla de la Acción Católica que durante el “compás de espera” para la salida de las naves interpretó diversas piezas que las Tunas Universitarias han popularizado por la radio y los discos. La Rondalla, sus elementos, habían dedicado una cena de despedida al Coadjutor Don Eugenio Pardo, y al término del ágape, servido por “La Ciervanata”, se les ocurrió –¡simpática ocurrencia!- hacer acto de presencia en el muelle con sus guitarras para ofrecer una alegre despedida a los marineros. Y las gentes terminaron por corear a viva voz las canciones que la Rondalla ponía en antena... A nuestro lado, Alegría “El chato” le decía al “Chino”, (de la dinastía de los Gimenes-Sanchoyartos, los populares “Monterillas” para los amigos): A este paso terminamos bailando todos “La pachanga”.

Finalmente se cantó la popular Salve Marinera. Fue un momento de suma emotividad para todos, por lo que nada de extraño tiene que muchos de los que marchaban y de los que en tierra firme quedaban, desbordados los diques del sentimentalismo, vertiesen abundantes lágrimas...

En el momento de ir a saltar a bordo Manuel Urrestarazu, que ha vivido variia campañas de bacalao en las frías aguas de Terranova, nos dijo: “Algunos creen que vamos a la guerra... Cuando regresemos, el pueblo nos recibirá con la Banda de Música...”

Y Ángel Ahedo “Torero”, nos gritó desde el “chinchorrillo”: “Del “papón” vamos hasta Vigo para saludar a las Islas Cies y al puerto del Berbés”.

Ya todo estaba listo y los motores del “Cantufa” y de la “Estrella de los Mares” comenzaron a rugir. Abrazos por todas partes. Nosotros salimos “doblados” de tanto estrechar manos. Nos despedimos, por último de Pepe Velar y Justo Lecue, deseándoles un éxito completo en la venturada empresa. A Pepe Velar le pedimos –y aquí recordamos en letra de molde para que en Algeciras lo tenga siempre presente- que al regreso (Dios quiera que sea triunfal en todos los órdenes) nos traiga un buen embarque de cigalas de Vigo o La Coruña, donde tan barato “corre el pescado” aludido.... Porque aquí en Castro hace falta una fortuna para darle gusto a la “macita”...

Una vez todos los hombres a bordo, ambas embarcaciones iniciaron la salida haciendo sonar las sirenas. Una bengala desparramó sus lucecitas rojas sobre el nublado firmamento. Era el saludo de despedida al pueblo. Y en seguida doblaron la proa del rompeolas dejando una plateada estela de agua tras de sí. Con sus numerosas luces, los barcos parecían verbenas flotantes... Y todavía muchas gentes corrieron al rompeolas y a la “atalaya” para ver a los barcos perderse a la vuelta de la punta del “Rebanal”...

Cuando ya nos retirábamos del muelle Agustín Anglada “Pibo”, que es viejo lobo de mar (pero físicamente aún un “pibe”), nos dijo: Estos “perpelutes” son capaces de ganar

muchos “chines”...

Por lo que nos han informado, las condiciones laborales durante la estancia en aguas del sur serán las mismas que rigen aquí, es decir, al cincuenta por ciento el armador y tripulación del valor de las pescas capturadas, corriendo a cargo del “monte mayor” los gastos. Esto es lo que por lo visto, han convenido ambas partes.

Hasta Diciembre se dedicarán a la pesca del “alistado” (algo así como atún pequeño), luego a la merluza, utilizando “vetas”, cuya especie abunda en las playas africanas del Atlántico... Sin perder ocasión por ello de “machacar” al serrucho, la melva y el atún donde quiera se presente.

Y tras de haber permanecido todo el invierno faenando por aquellas lejanas aguas, el “Cantufa” y el “Estrella de los Mares” regresarán a Castro hacia el mes de Marzo para empalmar con la costera de anchoa, y seguir con la de bonito, para volver a repetir las cinco singladuras hasta Algeciras, si es que realmente los resultados de este “ensayo” son fructíferos...

Surcando aguas del Cantábrico, Atlántico y Mediterráneo barcos castreños van por primera vez en la vida a faenar a más de mil millas del puerto de origen. Por primera vez, decimos, los pesadores castreños se verán las caras con los bancos de merluza, serrucho, melva o atún en aguas del “Mare Nostrum” o en las del Atlántico frente a Casablanca o Safi... O donde sea, porque ellos van dispuestos a trabajar de firme para lograr a pulso, con su propio sudor, muchos billetes verdes...

Nosotros, al igual que sus familiares y el pueblo entero, deseamos todo género de éxitos –que la suerte nos les deje de la mano nunca- a esa cuarentena de hombres en esta primera salida en serio que constituye la aventura de Algeciras, la que ha comenzado, desde luego, con mucho optimismo por parte de todos.

De este ensayo o prueba que realizarán los “pioneros” del “Cantufa” y el “Estrella de los Mares” cabe esperar óptimos resultados. Porque si el éxito –que todos deseamos- les acompaña, a buen seguro que otras embarcaciones se dedicarán también a dar el salto al sur. Como puede ocurrir luego con la “operación Dakar”... Que todo hay que tenerlo previsto. Porque en Castro hay hombres tan laboriosos y duros, tan capaces y arriesgados como puede haberlos en cualquier otro puerto de la máxima fama... ¡Que les pongan buenos barcos y los modernos elementos a sus disposición...!

Si aún queda por aquende o allende algún despistado que sigue pensando o diciendo que “los marineros castreños son unos vagos que sólo piensan en tumbarse en los bancos de la Plazuela, tomar chiquitos en el “Resbalón”, y café en “La Marina” para ver a las bailarinas que traía el popular Miguelín, (cuyo dicho estaba muy al uso hace un cuarto de siglo cuando en nuestro puerto flotaban unas cuantas tablas viejas y, por tanto, los hombres se veían obligados a permanecer inactivos para su propia desgracia), si aún queda alguno de aquéllos, decimos, tendrá que cambiar de opinión inmediatamente, si



es que todavía no se ha convencido a la vista de las largas singladuras de los últimos años por aguas de Galicia y costa de Portugal, muy metidos en el Atlántico, corriendo un permanente peligro, en busca de los primeros bancos de bonito; y antes de esto operar en el Golfo de Gascuña y muy arriba de la costa francesa, saliendo a recibir a las primeras anchoas...

Por último cumplimos con un personal encargo: Pepe Velar y Justo Lecue, así como sus hombres, nos pidieron que hagamos presente en estas columnas de *“La Ilustración de Castro”* un cordial saludo de despedida con un ¡hasta pronto! A todos sus amigos...

Con sumo placer cumplimos el encargo”<sup>92</sup>.

Estos primeros pescadores del Sur volvieron por navidad. Era tal el acontecimiento que de nuevo Darriba se preocupó del asunto: “MARCHA DE LOS “AFRICANOS”. A las cinco y media de la tarde del pasado miércoles, los tripulantes de las embarcaciones “Estrella de los Mares” y “Cantufa” emprendieron el viaje de regreso a Algeciras “a bordo” del mismo “Pegaso” que les trajo en víspera de las Navidades. Varios centenares de personas –familiares, amigos y curiosos- se estacionaron a lo largo de La Correría y los Chelines para despedir a los pescadores. La tarde, lluviosa y con mucha ventisca obligó a todos a refugiarse bajo los pórticos.

Los expedicionarios se mostraban alegres. Todos ellos marchan contentos a Algeciras donde les aguardan los barcos. Media hora antes de arrancar el autobús los viajeros aflúan a la plaza de España portando maletas, bolsas y paquetes. Y tras una breve estancia en Madrid, “proa” hacia Aranjuez, manzanares, Valdepeñas, Bailén, Jaén, Granada y Málaga para rendir viaje en dicho puerto-base de cara al Estrecho de Gibraltar.

Con bastante antelación a la salida todos los bares y tascas del polígono que comprende La Correría, Los Chelines y el “Muellecillo” estaban de bote en bote. Y se cantaba jubilosamente como en la Nochebuena o la de fin de año. Todavía quedan voz y “raza”...

En “La Ciervanata”, el popular Esteban Rivas “Pitilla”, en presencia nuestra, ofrecía a Toñín González “regidor” del “Mesón Marinero”, el envió desde Algeciras de partidas de langosta a un precio de carcajada...

En fin: los pescadores castreños van dispuestos a continuar las faenas en aguas africanas hasta empalmar con la costera de anchoa en el Cantábrico. Entonces, a bordo de sus barcos, regresarán a Castro.

Y el próximo año no menos de tres o cuatro autobuses serán los que en ocasión de las fiestas navideñas trasladen a Castro a las tripulaciones de siete u ocho barcos –acaso más-, que tres meses antes se desplazaron a Algeciras para dedicarse a la captura del “alariado”, merluza, pez espada o “boquerón”.

---

<sup>92</sup> Ibídem, 21 de octubre de 1962, nº. 3297.

Porque todos ellos –la gran familia marinera- están más que convencidos que no es posible mantener aquí a los barcos amarrados durante meses y más meses, sin provecho alguno, habida cuenta que la costera de besugo, palometa y chicharro resultó ridícula y muy poco productiva. Cada año a menos.

Nosotros al despedir a los “africanos” les deseamos un buen viaje y “la mar serena” a lo largo de tan dilatada ruta hasta Algeciras, atravesando España de Norte a Sur. Y que las “soldadas” sean permanentes y de muchos billetes verdes.

Muy pronto, en la próxima primavera, un buen número de pescadores castreños alternarán sus tradicionales canciones con el “flamenco” que aprendieron en las tierras del Sur...”<sup>93</sup>

La experiencia sureña no debió resultar negativa puesto que al siguiente año, en 1963, partían en otoño cuatro motoras castreñas hacia el puerto andaluz de Algeciras: “En la madrugada del pasado 11 de Octubre, festividad de San Martín, se hicieron a la mar con rumbo a Algeciras las embarcaciones castreñas “Bidechea” y “Rentería Campos”, patroneadas por su armadores Teófilo Ruiz Anduiza y Rafael Rentería, respectivamente.

El plan del largo viaje consistió en hacer escala en el puerto del Berbés, de Vigo, donde se repostaron de combustible y hielo, reanudando las singladuras –que aprovecharon para hacer carnada, cebo vivo- hasta Algeciras donde montaron la base de operaciones pesqueras.

Hasta ahora son cuatro los barcos castreños desplazados a las lejanas aguas del Sur para actuar en la campaña de atún “alistado” y merluza a los largo de las costas africanas, a saber “Estrella de los Mares”, “Cantufa”, “Bidechea” y “Rentería Campos”. Últimamente corrieron rumores de que el “Flor Margarita” se disponía a dar el salto también...

Está previsto que, al igual que hicieron el pasado año los entonces expedicionarios, las cuatro tripulaciones regresen a Castro por carretera con motivo de las tradicionales fiestas navideñas, que pasarán aquí junto a sus familiares”<sup>94</sup>.

A comienzos de 1964 llegaban estas citas: “Noticias frescas de los pescadores castreños que operan en aguas africanas.

El pasado día 28 de Enero las embarcaciones “Cantufa” y “Estrella de los Mares” que gobiernan Pepe Velar Martínez y Justo Lecue Gutiérrez, respectivamente, arribaron al puerto de Algeciras donde descargaron unos nueve mil Kilos de merluza (blanca y negra) cada una, logrando una excelente “póliza”.

---

<sup>93</sup> Ibídem, 6 de enero de 1963, nº. 3308.

<sup>94</sup> Ibídem, 8 de diciembre de 1963, nº. 3356.

Por lo que Pepe Velar nos contó telefónicamente al siguiente día, la cotización de la merluza bajó bastantes enteros a causa de la abundancia de pesca. Las capturas las vienen realizando a unas 450 millas de Algeciras, bien debajo de Agadir.

Las tripulaciones de ambos barcos gozan de perfecta salud y, de continuar así las cosas, no piensan regresar hasta que suene el clarinazo de la costera de anchoa.

Pues que las capturas vayan en aumento hasta entonces.

Es lo que deseamos a nuestros paisanos que se baten el cobre como los grandes de la pesca en aguas africanas...”<sup>95</sup>

La siguiente campaña africana comenzó muy pronto, puesto que en el mes de octubre de 1964 se comunicaba a los lectores castreños: “A todo esto dos de los barcos de la flota, el “Estrella de los Mares”, de Justo lecue y Luis Helguera, y el “Siempre Perales”, de reciente construcción, faenan en aguas del Estrecho de Gibraltar y costas de África, con base en Algeciras.

Y como las noticias son optimistas en razón de las capturas de “serrucho”, atún y merluza, es muy posible que otras embarcaciones castreñas pongan rumbo próximamente al citado puerto de Algeciras”<sup>96</sup>.

Un año más tarde ya eran más los pesqueros castreños incorporados a la experiencia andaluza y africana. En el mes de octubre de 1965 las crónicas anunciaban: “Prácticamente se ha dado por concluida la costera de bonito. Y aunque últimamente el “Bidechea”, “Nueva Esther María” y el “Rentería Campos” lograron capturar algunos quintales, ya no resultan rentables las salidas.

La mayor parte de los barcos han sido preparados para los “oficios” propios de invierno (cuerva, boga, verdel, besugo, etc. etc.), y algunos, por lo que se rumorea, darán el salto a Algeciras donde, desde hace cosa de mes y medio, operan el “Siempre Perales” y “Brisas de Torrontero”, habiéndose incorporado recientemente la “Estrella de los Mares” (que vino faenando con base en Vigo) y el “Rentería Campos”<sup>97</sup>. En el mes de diciembre del mismo 1965 nuestra fuente periodística señalaba: “El día 12 de Diciembre último y procedentes de Algeciras, arribaron a este puerto las embarcaciones castreñas “Bidechea”, “Rentería Campos” y “Brisas de Torrontero”. Dos días después los hicieron la “Estrella de los Mares” y “Siempre Perales”. Ocioso es decir que los africanos fueron objeto de un cálido recibimiento por parte de sus familias y amigos.

Los barcos castreños, con base en Algeciras, llegaron a operar en aguas muy lejanas, frente a Casablanca y Agadir, en la costa marroquí. Pero esto no significó contrariedad alguna para nuestros bravos, competentes y sufridos pescadores con tal de lograr unas buenas “pólizas” a cargo del “serrucho”, “alistado” y del atún.

---

<sup>95</sup> Ibídem, 2 de febrero de 1964, nº. 3364.

<sup>96</sup> Ibídem, 11 de octubre de 1964, nº. 3399.

<sup>97</sup> Ibídem, 17 de octubre de 1965, nº. 3452.



En Algeciras (llamado “puerto del Cantábrico” por los numerosos barcos concurrentes de los más variados folios de este litoral)), los marineros castreños, por su trato abierto y afable, por su proverbial simpatía, se granjearon inmediatamente la admiración y el general aprecio de los vecinos y pescadores de las “mil matrículas” que en dicho puerto se dan frecuentes citas...

A los pescadores castreños no hay quienes les iguale ni quienes se les resista...”<sup>98</sup>

Algunos barcos alternaron la experiencia del Sur con campañas otoñales en aguas gallegas: “El día 29 de Octubre arribó a nuestro puerto, procedente de Vigo, la embarcación “Rentería Campos”, que aguas gallegas operó durante algún tiempo

Y el Domingo último, también desde Vigo, llegó el “Bidechea”, que igualmente ha faenado por aquellas latitudes, trayendo en sus neveras 1.500 Kilos de bonito y 1.000 de palometa, que al siguiente día se vendió en la lonja a razón de 31,40 pts. y 20 pesetas Kilo, respectivamente. La “Paparda”, especie ya casi desconocida en Castro, está riquísima, frita, rebozada, en salsa picante, a la plancha... Y el bonito ya bastante seco y áspero...

Con toda seguridad, esta será la última partida de bonito que se venda aquí hasta la próxima costera.

En aguas del Sur y con base en Algeciras vienen faenando desde hace bastante tiempo las también embarcaciones castreñas “Estrella de los Mares”, “Siempre Perales”, dedicadas a la captura del “serrucho”, atún, merluza, etc.”<sup>99</sup>

#### BARCOS CON BASE EN CASTRO EN DISPOSICIÓN DE FAENAR EN LAS COSTAS AFRICANAS SEGÚN LA AYUDANTÍA DE MARINA – AÑO 1969

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

---

<sup>98</sup> *Ibíd*em, 10 de enero de 1965, nº. 3412.

<sup>99</sup> 14 de noviembre de 1965, nº. 3456.



Puerto de Algeciras



Castreños en Algeciras.



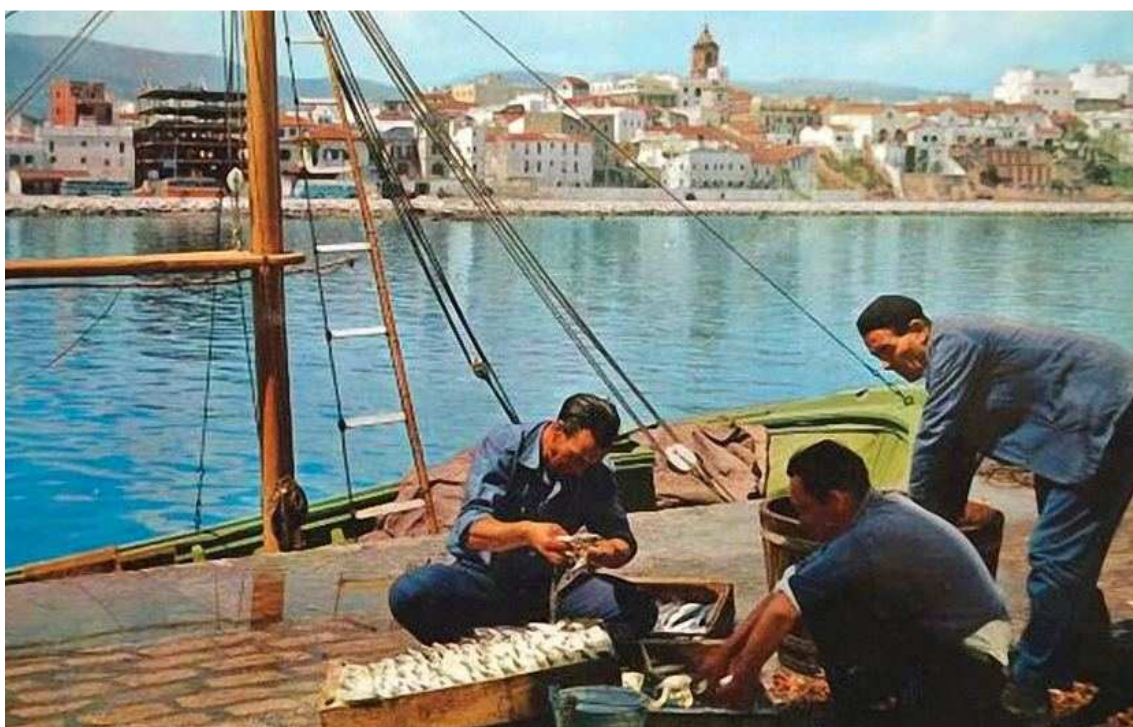


Algeciras.



Motora, junto con la *Estrella de los Mares*, pionera en la aventura de Algeciras.





Postal de Algeciras.



Pescadores castreños. Año 1963. Tripulaciones del *Cantufa* y *Estrella de los Mares*.



Algeciras.



Castreños.





Algeciras.



Marineros del *Cantufa* en el Sur.





Lonja de Algeciras.



Marineros castreños en Algeciras, año 1963.





Algeciras.



Tripulantes del *Bidechea*.





Algeciras.



Tripulantes del *Cantufa*.





Algeciras.





Algeciras.







*Estrella de los mares en Algeciras.*



Los tripulantes de estas motoras no fueron los únicos en buscar una salida en tierras africanas, por este artículo de comienzos del año 1964 sabemos que otros marineros castreños emprendieron la aventura sureña enrolados en barcos forasteros: “DÍAS DE INQUIETUD... La noticia que el pasado día 20 publicaron los periódicos y la radio sobre la llamada de socorro del buque “Francis Marie” de bandera panameña, inmovilizado por avería en el motor entre Sierra Leona y Guinea y que fueron captadas por la estación costera de Arrecife de Lanzarote, causaron la natural inquietud y desasosiego en esta Ciudad por cuanto de la dotación del barco forman parte trece pescadores castreños (y algunos de Santurce y Bilbao) que en Noviembre último fueron contratados para dedicarse durante siete meses a la captura del atún y otras especies de los túnidos en aguas muy alejadas, frente a las costas de Liberia, Sierra Leona, Nigeria, Abidján, en la Costa de Marfil, y otros lugares próximos al Ecuador. La preocupación de las familias subió de punto debido a que en “El Diario Montañés”, de Santander, se informaba que cuatro pescadores se encontraban en grave estado a bordo...

Sin embargo, la noticia publicada dos días después en “La Gaceta del Norte” (recibida telefónicamente, de la Comandancia de Marina de Lanzarote) según la cual la avería del “Francis Marie” estaba centrada únicamente en el motor de propulsión, sin riesgo mayor, y que la mar era favorable, habiéndose convenido el remolque con el buque “Caladro” que acudió a la llamada de S.O.S., trajeron el bálsamo de la tranquilidad a las familias y al vecindario. Afortunadamente, solo se trataba de un mero accidente mecánico, de los muchos que se repiten en todos los mares.

Los pescadores castreños a los que nos referimos, son los siguientes: Juan José Alegría Gimeno, Manuel Alegría Gimeno, Julio Escalante García, Miguel Santamaría Gracia, Manuel Dojen González, Manuel Cano Guinea, Carmelo Ibáñez Portillo, Eduardo Lazcano Garma, José Mena de Río, José María Helguera Arroyo, Pedro Cueli Escalada, Antonio Enrique Calle Sarachaga y Pedro Bustillo Marín. Los hermanos José y Manuel Alegría atienden a los cargos de Patrón de altura y Patrón de pesca, respectivamente.

En los primeros días del citado Noviembre esta expedición tomó el avión en Sondica, y con escalas en Barajas y las Canarias llegó a Feetown, capital de Sierra Leona, donde les esperaba el “Francis Marie”, de unas 500 toneladas, de armador griego pero arbolando bandera panameña.

Por cierto, se rumorea que en estos días regresan a Castro todos ellos, debido a las frecuentes averías del motor y la consiguiente falta de “partijas”. Mucho nos tememos que esta experimental y aventurada salida del grupo de castreños tenga signos de lamentable fracaso económico (contrario, claro, a sus más caras ilusiones) por culpa de las malas condiciones que reúne el “Francis Marie”, que antes navegó con tripulación bermeana, la que también hizo mutis...

La acostumbrada inactividad que se presenta todos los inviernos en este puerto, y la

escasez de especies y capturas a lo largo de este litoral, viene obligando –o animando– aparte de nuestros pescadores a buscar nuevos “frentes de combate” por muy alejados que están. Luego, transcurridas unas cuantas semanas, y aunque se logren excelentes “pólizas”, el recuerdo de sus familiares y la “morriña” de Castro les turba y confunde a casi todos que, arrastrados por un poderoso imán, procuran regresar lo más rápidamente posible. Y así ocurrió siempre... con pescadores y con los terrestres..

Acabamos de ver una fotografía en la que aparecen varios pescadores con el torso desnudo, tostados por el sol y tocados con gorras al estilo de los soldados de Rommel.

Más que marineros del Cantábrico parecen hombres del “Africa Korps”...”<sup>100</sup>



Pescadores castreños en Dakar.

Aunque no exactamente en la misma dirección que la experiencia andaluza y africana, los pescadores castreños tuvieron otra oportunidad de buscar otras aguas en la primavera de 1964: “Chile llama a pescadores castreños. A través de la oficina de Colación de la C. N. S. se ha recibido en la Cofradía de Pescadores una tentadora oferta para la contratación de patrones, motoristas, rederos y especialistas en la fabricación de harina de pescado con destino a los puertos chilenos de Iquique y Arica, ofreciéndose sueldos mensuales de 1.164 escudos chilenos (equivalente a unas 23.000 pesetas), concediendo, además, alimentación gratuita a bordo y la posibilidad de conseguir en

---

<sup>100</sup> *Ibidem*, 31 de enero de 1965, nº. 3415.

corto plazo vivienda de calidad a amortizar en quince años. La Compañía ofertante cuenta con varios aviones de reconocimiento para vigilar los movimientos de sus barcos y localización de la pesca, lo que demuestra su gran importancia y poderío.

Se ha dicho que son bastantes los pescadores castreños, que, impulsados por el espíritu de aventura y por el siempre plausible propósito de mejorar las condiciones de vida de la familia, acariciando la idea de “amasar” unos cuantos miles de duros para retornar cuanto antes a su querido pueblo, se han “alistado” dispuestos a dar el salto del gran charco rumbo a Chile...

He aquí una excelente oportunidad para los jóvenes pesadores castreños, y de otros puertos, que pueden responder de las especialidades profesionales que se reseñan”<sup>101</sup>.



Sobre todo entre costera y costera, cuando la inactividad se convertía en atroz amenaza para las familias marineras, los castreños siempre tenían un pequeño salvavidas: “En vista de las circunstancias, las tripulaciones –gran parte de ellas- se vienen dedicando, utilizando botes de remo a la captura de jibiones, brecas, verdeles y otros peces con lo que logran –no todos- unas buenas “soldadas” que, por desgracia, no tienen duración permanente”<sup>102</sup>. Esto ocurría en 1958, pero es que al año siguiente nuestro cronista señalaba que al acabar la costera de anchoa: “Finalizada la costera del bocarte, nuestra flota se prepara para la costera del bonito. Los marineros, lejos de permanecer inactivos,

---

<sup>101</sup> Ibídem, 15 de marzo de 1964, nº. 3370.

<sup>102</sup> Ibídem, 30 de noviembre de 1958, nº. 3082.



se dedican a la captura del pescado llamado de “bote”, que viene a resultar ser otra fructífera costera, en la que abundan de manera prodigiosa los jibiones, que se venden a precios elevados. La pesca de bote, ha venido a terminar con aquella situación tan angustiada que producía los finales de costera, en los que nuestros marineros, se veían forzosamente obligados a permanecer inactivos. Hoy, que nuestro puerto cuenta con casi doscientos botes, nuestros marineros pueden dedicarse a las faenas de pesca en cualquier época del año”<sup>103</sup>.

Los jibiones constituyeron siempre en Castro otra auténtica “costera”. Otro ejemplo, esta vez fechado al finalizar el mes de febrero de 1956: “COLOSAL JIBIONADA. Durante los días martes, miércoles y jueves de la semana pasada fueron capturadas en este puerto enormes cantidades de jibiones. Para ello no fue preciso llevar a cabo serios desplazamientos, sino contar con un simple chinchorro, o embarcación mayor; estar necesitado de “ganar un duro”, no hacerle ascos al frío siberiano y llevar varias guadañas a bordo. El lugar de la acción estuvo centrado en unos ciento cincuenta metros detrás del rompeolas, y en la propia bahía, donde a los gigantes calamares (algunos de un Kilo de peso) se les sometió a un ardoroso ataque.

Pero cuando resultó extraordinariamente fructífera la acción de las guadañas, como jamás recuerdan los más ancianos pescadores ocurriera en Castro, fue el miércoles. Los boteros, en número superior a cien, y a pesar de la baja temperatura, se lanzaron desde las seis de la mañana al ataque. Ya a media mañana algunos vinieron a puerto para dejar la pesca, proveerse de algo de comida, vino o coñac, y volver seguidamente a por la otra marea. Unos traían 30, 40 o 50 Kilos, otros menos, pero la cosa prometía ser sensacional.

Y efectivamente, el miércoles, día 22 de Febrero de 1956, pasará a los anales de la historia de este puerto en cuanto se refiere a la captura de jibiones. Ese día se calcula fueron vendidos sobre las mismas escalas y el muelle más de diez mil Kilos -¡diez toneladas!- que a un precio medio de diez pesetas hizo que unos veinte mil duros se repartieran íntegramente, sin descuentos de ningún género, entre los sufridos boteros. Las partidas de jibiones, a medida que iba llegando las grandes cestas bien cargadas, eran adquiridos por Oscar Cobo, Gloria Villar, La “Chorracha”, Ramón Zamanillo, las hermanas Serafina y Chelo Peral etc. Etc., para su exportación a Bilbao cuya población se “traga” de siempre, esta clase de pescado por abundante o caro que sea. Los chipirones de Castro han cobrado enorme fama en todos los Restaurantes de la Villa bilbaína.

Para darse una ligera idea de las grandiosas proporciones que las capturas revistieron, añadiremos que la embarcación “Joven Anita”, con cinco hombres pescó 250 Kilos, la “Guapa Suse”, con igual tripulación, 218 Kilos. Y en los casos individuales, en ligeros botes, Eduardo Villasante y uno de sus hijos, 120 Kilos, Pedrito Laza Patiño, él solito, en dos mareas, 90 Kilos; Juan Pérez Tubet, 70 Kilos. Y así muchos otros.

---

<sup>103</sup> *Ibidem*, 31 de mayo de 1959, nº. 3111.

Total: que muchísimos hombres lograron pólizas de 700, 800 y hasta mil pesetas en una sola jornada. Más que en toda una semana de batallar en la campaña veraniega del bonito. Excusamos decir que a la vista de la ola o plaga de jibiones no ha quedado un solo bote en tierra firme. En la tarde del miércoles que comentamos, apresuradamente eran sacados los últimos botes o maseras de las bodegas y lanzados rápidamente al agua. Por la calle de San Juan vimos bajar a un joven mocetón con un bote sobre sus fuertes espaldas. Todo u n hotentote... Y es que el valioso manás de negra tinta esperaba muy cerca...

Y fue tan abundantísima la capa de cefalópodos que hasta desde el rompeolas y otros puntos, utilizando cañas se subían las grandes piezas con tanta facilidad y en cantidad como si fueran panchos...

¡Que siga la racha que garantizará las soldadas hasta que llegue la anchoa!...”<sup>104</sup>

Casi diez años después, en el mes de febrero de 1965, poco habían cambiado las cosas. Los jibiones seguían siendo un importante recurso: “La última semana de Enero y la de Febrero fueron pródigas en capturas de jibiones dentro de la bahía, a cargo de los “boteros”, utilizando las “guadañas” y el pez de reclamo. Hubo días de venderse sobre los muelles tres mil y cuatro mil Kilos, oscilando los precios entre 25 y 30 pts. Kilo.

Estupendas partijas sin grandes esfuerzos..

Hasta desde los muelles se capturaron (hombres y niños y también algunas mujeres) mucho Kilos de jibiones con el procedimiento del pez y grampín o redeños.

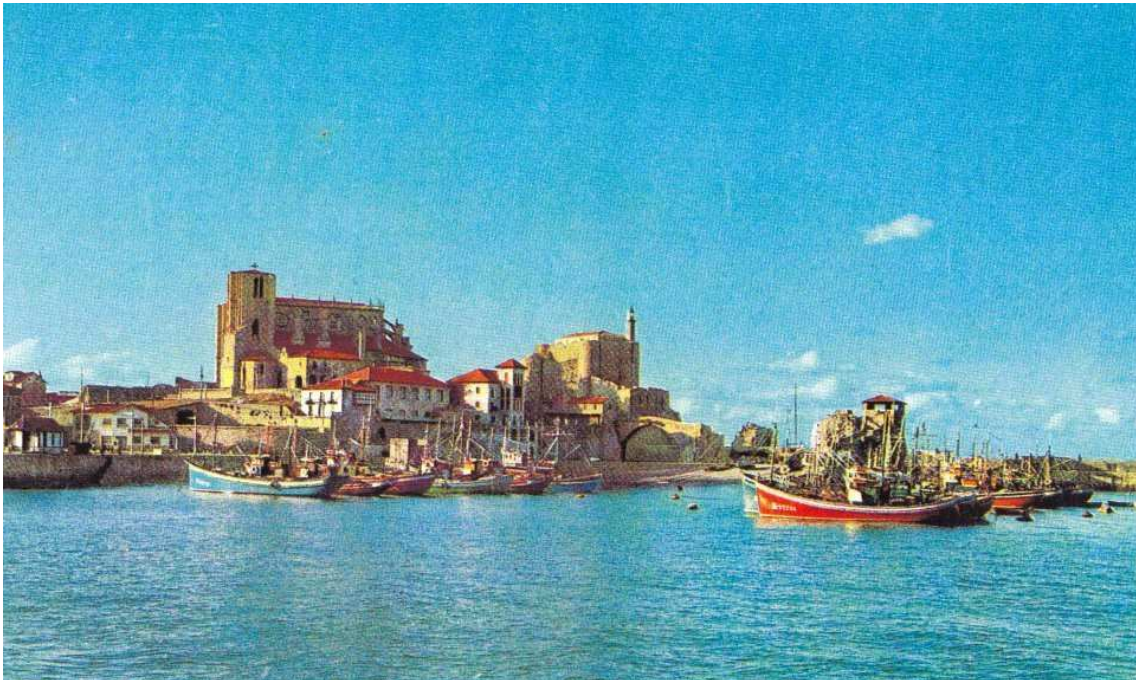
Un inesperado y productivo “maná”...”<sup>105</sup>



---

<sup>104</sup> Ibídem, 4 de marzo de 1956, nº. 2937.

<sup>105</sup> Ibídem, 14 de febrero de 1965, nº. 3417.



La flota pesquera amarrada.



En estos años centrales del siglo XX todavía la Mar impregnaba todas las notas de actualidad de la Ciudad. Cualquier cosa que tuviera que ver con el “salitre” se convertía en noticia. Este es el caso del eco que levantaba la actividad de los anguleros, cuando aún esta actividad era posible. Escribe Darriba en el mes de marzo de 1959: “¡ANGULAS! Fabulosas cantidades de angulas se viene capturando en estos últimos días, un grupo de aficionados en el Río de Brazomar. Pero lo más curioso del caso es la forma tan sencilla que estos “anguleros” emplean para hacerse de tan sabroso pescado. Sencillo a más no poder, porque la pescan ¡a mano!

La simpática propietaria del popular bar “El Caserío”, Carmen, puede dar fe, si no del procedimiento si de las “trapadas” que capturan. Ha tenido que contratar dos cocineras y habilitar dos hornillos especiales para preparar las angulas que estos excelentes “anguleros” consiguieron extraer del río Brazomar. ¡Hasta de tapas las tenía Carmen en el mostrador en abultadas raciones! Y si quieren cerciorarse no tienen Vds. Más que preguntar a Ninos –que es el Jefe de este equipo de anguleros-, el conductor y propietario del pulman, quien afirma que este sencillísimo método de pesca lo ha visto emplear, en uno de sus últimos viajes realizados, a unos marineros de una lejana población extranjera.

¡Enhorabuena, Ninos, con nuestro agradecimiento por la sabrosa ración!”<sup>106</sup>

A comienzo de los sesenta aún era posible seguir leyendo: “Abundancia de angulas... Durante la primera decena del corriente mes se lograron importantes capturas de angulas en los ríos de Guriezo y Brazomar. Los más destacados pescadores de las siempre riquísimas angulas, provistos del clásico equipo de cedazo, linterna y cesto han conseguido esta temporada batir las “marcas” de los últimos años.

En razón a la extraordinaria abundancia de angulas, los precios bajaron sensiblemente, llegándose a cotizar hasta ochenta pesetas litro. Por tal causa, casi a diario numerosas personas de las más variadas condiciones sociales frecuentaron determinados establecimientos en los que, a precios a auténtica ganga, se ofrecían las sabrosas angulas.

Con gran satisfacción lo hemos comprobado (mucho agrada ver cómo todo quisque puede “atacar” las cazuelas de angulas, plato generalmente reservado a los potentados) en el Restaurante de Julián Aguilera, en el Pontarrón –donde un día vimos “cola”-, en casa de Luis Angulo, en el Puente (Guriezo), en el Bar “El manco” de José Peláez, en el “Mesón el marinero”, de Toñín González, en el Bar “Regato” y Bar “Chus”, de Jato, de la típica calle Ardigales, en el Hotel “Marina”, y en tantos otros cuya relación se haría interminable.

---

<sup>106</sup> Ibídem, 8 de marzo de 1959, nº. 3096.

Las angulas de Guriezo y de Brazomar -¡más frescas y sabrosas no las hay!-, pueden competir y tutearse con las famosas de Aguinaga, de la “Isla” o las de Francia...

¿Quién lo pone en duda...?”<sup>107</sup>

Por otra parte, siempre en relación con peces y mar, surgían noticias que impactaban de forma particular en el vecindario. Por ejemplo, en febrero de 1956: “MONSTRUO MARINO. Como consecuencia de los fuertes temporales en el mar, un enorme pez –sin duda de la familia de los cetáceos—fue arrojado días pasados, ya muerto, a la playa de Dícido-Mioño donde permaneció durante dos o tres días siendo la admiración de muchos curiosos. El gigantesco animal, con la cabeza y aletas parecidas a las focas, fue adquirido por un conocido industrial para convertirlo en aceite. El peso del monstruo se estimó e unos dos mil Kilos”<sup>108</sup>.

Especial impacto tuvo esta noticia de la primavera del año siguiente: “COLOSAL CAPTURA. El día 9 de los corrientes, al mediodía, fue capturado en nuestra bahía un “Tragatanques” (así se le denomina en Castro a cierto gigantes pez) por la tripulación del barco “Santiago Covarrubias”.

El colosal “Tragatanques”, de cuatro metros y medio de largo y cerca de los trescientos Kilos de peso, merodeaba muy cerca del rincón que forma el Peñón de Santa Ana con el muelle del rompeolas. Observada su presencia por algunos tripulantes del barco “Santiago Covarrubias”, a la sazón “montado” en el carro del varadero donde era sometido a ligeras reparaciones, su patrón, José Lucio Díaz Miquelarena, lanzó un certero arponazo al animal que lo encajó en punto muy sensible de la cabeza por cuanto quedó prácticamente a merced de las aguas, apenas sin movimiento alguno. Rápidamente, los tripulantes de la embarcación sujetaron con varios chicotes al “Tragatanques” y, ante la imposibilidad material de subirlo a rastras por la rampa, por coincidir baja marea, decidieron levantarlo a pulso sobre el rompeolas, lo que lograron tras enormes esfuerzos.

Y allí, a la altura de la primera escala quedó tendido cuna largo era, desangrándose, el pequeño monstruo, ya sin vida. Gran número de curiosos desfiló por el “lugar de autos”, para presenciar el acontecimiento que no es de todos los días...

Según nos asegura persona entendida en la materia, el aquí denominado popularmente “Tragatanques” pertenece a la familia de los escualos –Alopias Vulpes- “Pez zorro”. Mientras nadie nos demuestre lo contrario, ahí queda la filiación del enorme pez de cuatro metros y medio de largo y trescientos Kilos de peso.

Y en vista de que ninguna persona mostró él interés, ni siquiera para obtener aceite de usos industriales, el grasiento “Tragatanques” fue devuelto al mar en prodigioso “salto del ángel”. ¡Buena “macizada” y para mucho tiempo queda en la bahía...”

---

<sup>107</sup> Ibídem, 18 de febrero de 1962, nº. 3262.

<sup>108</sup> Ibídem, 26 de febrero de 1956, nº. 2936.

Tal aconteció con la captura del pez más grande y al propio tiempo menos cotizado de todos los tiempos subido al rompeolas...<sup>109</sup>



Otra captura de una colosal pieza se hizo célebre en 1965: “El día 23 del citado Marzo, Benjamín Perales Ahedo (que se hallaba pintando a bordo del “Santiago Covarrubias”, en la dársena) tuvo la suerte de enganchar con un bichero de la motora “María Matilde” (la famosa “Coral” de Pedrito Laza Patiño) a un “marrajo” de trece Kilos. La presencia y captura del “marrajo” fue un gran espectáculo en torno a la dársena. Evidentemente; se está poniendo de moda pescar a mano”<sup>110</sup>.

---

<sup>109</sup> *Ibidem*, 24 de marzo de 1957, nº. 2993.

<sup>110</sup> *Ibidem*, 25 de abril de 1965, nº. 3427.





Ataulfo Argenta con la gente de la Mar en La Correría.

Otra noticia que impactó entre el vecindario en el año 1964: “Y hablando de cosas curiosas. El día 21 de Abril citado, en aguas del abra de Laredo, la embarcación castreña “Peñón de Santa Ana” logró en una sola “copada” la nada despreciable cantidad de cuatro mil cien Kilos de “Doradas” (de hasta cuatro Kilos), que vendió en lonja a 15 pesetas Kilo.

El aparato detector del barco marcó la presencia de una masa de pescado a pocas brazas de profundidad. Y se “largó” el “arte” a toda prisa, creyendo, los más, que se trataba de sardina, chicharrillo o anchoa..., pero resultaron “Doradas”, codiciado y sabroso pez de doble y poderosa hilera de dientes.

La “faena” del “Peñón de Santa Ana” no tiene precedentes en nuestras costas.

Son muchos los aficionados a la pesca que aguardan pacientemente durante semanas y meses para capturar una Dorada sin conseguirlo la mayoría...

Para que luego venga un barco y sin pena ni gloria, sin sensación alguna en el sistema

nervioso del hombre, las consiga por centenares y miles de una sola “copada” en el gran arte de nylon o del clásico paño”<sup>111</sup>.



Mucho más parcas son las crónicas que estamos estudiando a la hora de proporcionar noticias sobre asuntos de carácter más social. De vez en cuando, todavía podemos toparnos con pinceladas que parecen sacadas de siglos atrás: “De Doña Inés Maza Colina (que actualmente se encuentra en Guatemala) y por conducto de nuestro querido amigo Antón Maza Sueta, ha sido entregado en este Cabildo, la cantidad de 4.000 pesetas con destino a ser repartidas entre todos los pescadores-ancianos de este puerto.

Una vez efectuado el reparto hoy día de la fecha, el que ha correspondido a 37 pesetas para cada uno. En nombre de los mismos, así como de esta Junta de Gobierno, damos a Doña Inés Maza Colina, las más expresivas gracias por quien rogamos a Dios guarde muchos años.

Castro-Urdiales, 14 de Mayo de 1958.

La Junta de Gobierno”<sup>112</sup>.

Los pescadores castreños, aunque completamente controlada la Cofradía por el sindicalismo vertical franquista, seguían consiguiendo sus emolumentos mediante el ancestral sistema de “a la parte”. Veamos este significativo documento de 1962: “Convenio colectivo para los pescadores. Con asistencia del Delegado Provincial de

---

<sup>111</sup> *Ibidem*, 17 de mayo de 1964, nº. 3379.

<sup>112</sup> *Ibidem*, 18 de mayo de 1958, nº. 3054.

Sindicatos, don Juan José Bilbao Arriaga, y otras Jerarquías, se procedió el pasado día 3 a la firma del Convenio Colectivo de la Cofradía de Pescadores que afecta a unos cuatrocientos tripulantes y una treintena de armadores de pesca de bajura “a la parte”. El acto, en el que también estuvo presente el Alcalde y Jefe Local del Movimiento, don Eleuterio González Cuadra, se celebró en la Delegación Sindical Comarcal

Las bases establecidas en dicho Convenio que entrará en vigor inmediatamente, tan pronto sea refrendado por la Delegación de Trabajo, representan en su conjunto notables mejoras económicas y de otros órdenes. Entre otras, cabe destacar las siguientes: La media soldada del anciano será de cuenta del “Monte Mayor”. Los tripulantes recibirán la llamada “cena” tanto en puerto propio como en los forasteros de este modo: a) respecto a la palometa, anchoa, melva, chicharro y demás especies no mencionadas en los puntos siguientes, dos Kilos y medio; b) un Kilo de besugo de los primero capturado; c) de merluza con arte, hasta 10 Kilos, todo para la gente, y lo que pase de esta cantidad para el “Monte mayor”; d) de la pesca de merluza a pulso, la reposición de aparejos será a cargo del “Monte mayor”. Cuando el importe de lo capturado rebase las 1.000 pesetas, recibirá cada tripulante la cantidad inicial de siete pesetas, que se incrementará, a juicio del patrón, cuando rebase aquella cifra. Todo igualmente a cargo del “Monte mayor”, y e), de la pesca de bonito del día, el personal percibirá también un Kilo, y cuando sobrepase los 250 Kilos se otorgarán dos Kilos y medio. Si la campaña de bonito de nevera pasa de siete días, por cada día de más percibirá medio Kilo, así hasta el décimo día, que será de cuatro Kilos, y a partir del undécimo día, cinco Kilos, sin más incrementos.

En cuanto a las comidas, continuarán como hasta ahora, dándose, fuera de casa, medio Kilo de pan y tres chiquitos de vino para comer y otros tantos para cenar.

En lo referente a los llamados “peces de pellaje”, de playa, todo lo que se pesque quedará o será para la tripulación. De “chamisqui” se concederán hasta doscientas cincuenta pesetas para la misma, y lo que pase se destinará al “Monte mayor”. De todas estas “cenas” y “chamisquis”, el barco llevará dos soldadas.

Las palometas pescadas a pulso serán para la tripulación, con dos soldadas para el barco.

La instalación de luz, viveros, etc. Etc, será por cuenta del armador, pagándose del “Monte mayor” la reposición de accesorios, como bombillas, coreas, etc. Etc.

Finalmente, queda rigurosamente prohibido a los armadores, patrones y tripulantes regalar ninguna clase de pescado en el muelle”<sup>113</sup>.

Como en siglos pasados la labor de asistencia social de la Cofradía seguía plenamente arraigada. Se apuntaba en 1963: “Durante el pasado año 1962 los barcos pertenecientes a este puerto vendieron en la lonja de Castro pescas por un valor de 15.013.870,32

---

<sup>113</sup> *Ibidem*, 11 de febrero de 1962, nº. 3261.



pesetas, figurando en primer lugar la Esther maría, con 1.860.329, 97 pesetas, seguida del Santiago Covarrubias con 1.722.438, 00 pesetas, La Asunción de María, con más de un millón y medio de pesetas, el Peñón de Santa Ana, Luan y Cantufa, todos ellos con cantidades superiores al millón de pesetas. No se cuenta, por tanto, lo vendido en puertos forasteros.

Durante igual período, las embarcaciones castreñas donaron al Santo Hospital Civil pescas por un valor de 12.862,72 pesetas. Y con destino a los ancianos, enfermos e inválidos encuadrados en la Cofradía, dejaron 573.008,60 pesetas, correspondiendo a cada anciano beneficiario la cantidad de 7.539,60 pesetas en total, que es igual a 628,30 pesetas mensuales, y 20,65 por día.

Una magnífica labor social y humanitaria la que viene realizando por su propia cuenta y desde hace muchos años los armadores y tripulantes castreños.

Esto con independencia de los beneficios que otorga en cada caso la Mutuality Laboral de Pesca de Bajura”<sup>114</sup>.

Célebres fueron en los años sesenta los actos de homenaje a los ancianos organizados en el día del Carmen: “El Carmen. Organizados por la Ayudantía Militar de Marina con la colaboración de la Cofradía de Pescadores, Club Náutico y el Grupo de Corredores Intérpretes Marítimos, se celebraron el pasado martes, día 16 de los corrientes, diversos actos que presididos por las autoridades, Cabildo de la Cofradía, revistieron gran brillantez.

Después de la Misa, en la Iglesia de Santa María, desfiló la procesión con la imagen de la Virgen, portada por marineros de la Armada, hasta el muelle norte del puerto exterior, bendiciéndose el mar y entonándose un responso por los marinos fallecidos. Seguidamente, el Ayudante Militar de Marina y el Alcalde hicieron la ofrenda de coronas de laurel que arrojaron al agua en medio de impresionante silencio, cantándose, finalmente, la Salve popular.

Más tarde, en los locales de la Escuela Elemental de Pesca, se celebró el tradicional y simpático acto de hermandad en honor de los ancianos pescadores y navegantes. Previamente unas significativas palabras de don Jesús Masa Valles, Ayudante Militar de Marina, se procedió a la entrega a noventa y dos ancianos pescadores de un donativo de 200 pesetas (100 de la Cofradía e igual cantidad en concepto de especial donación por pesca incautada), más veinticinco pesetas como obsequio de un anónimo amigo de los hombres del mar (el pasado año tuvo igual simpático y aleccionador gesto que Dios quiera tenga muchos imitadores). Y cuatro jubilados de la Marina Mercante recibieron a su vez la misma cantidad. Del total de 225 pesetas, cien proceden del fondo de colaboración de los Consignatarios de Buques de Castro.

---

<sup>114</sup> *Ibidem*, 31 de marzo de 1963, nº. 3320.

Todos los ancianos fueron obsequiados con un paquete de cigarrillos que don Fernando García Samperio, Director de la Sucursal del Banco de Bilbao, les entregó en nombre de tan importante Entidad, la que asimismo, ha tenido la gentileza de otorgar un donativo especial de doscientas cincuenta pesetas al decano de los ancianos pescadores, que lo es Don Constantino Miranda Arrugena, con sus lúcidos noventa y tres años.

Cada año es mayor el número de Entidades y personas que se solidarizan y unen a los ancianos pescadores y navegantes contribuyendo con sus donativos y atenciones personales a proporcionar la mayor brillantez posible a la festividad del Carmen (Lástima y grande que entre los actos de tan señalado día no figure ya, desde hace varios años, la tradicional y típica procesión marítima que tanta importancia tuvo siempre en Castro y que era motivo de atracción de forasteros. Como es bien sabido, por estas fechas todas las embarcaciones se encuentran en aguas gallegas o asturianas dedicadas de lleno a la captura de bonito. Si mal no recordamos, fue el inolvidable Ataulfo Argenta quien captó con su cámara y en película de color una hermosa fotografía de la última procesión marítima en el puerto de Castro, cuya magna estampa –Santa María, Castillo y Santa Ana al fondo- dio a la publicidad la revista “la actualidad Española” a raíz de la trágica y llorada muerte del artista castreño).

Y finalmente se sirvió un espléndido ágape que, para muchos viejos lobos de mar, fue una auténtica “pechada”<sup>115</sup>.



---

<sup>115</sup> *Ibidem*, 21 de julio de 1963, nº. 3336.



Escuela elemental de Pesca en la calle Ardigales.



Ancianos pescadores con las autoridades en la calle Ardigales.



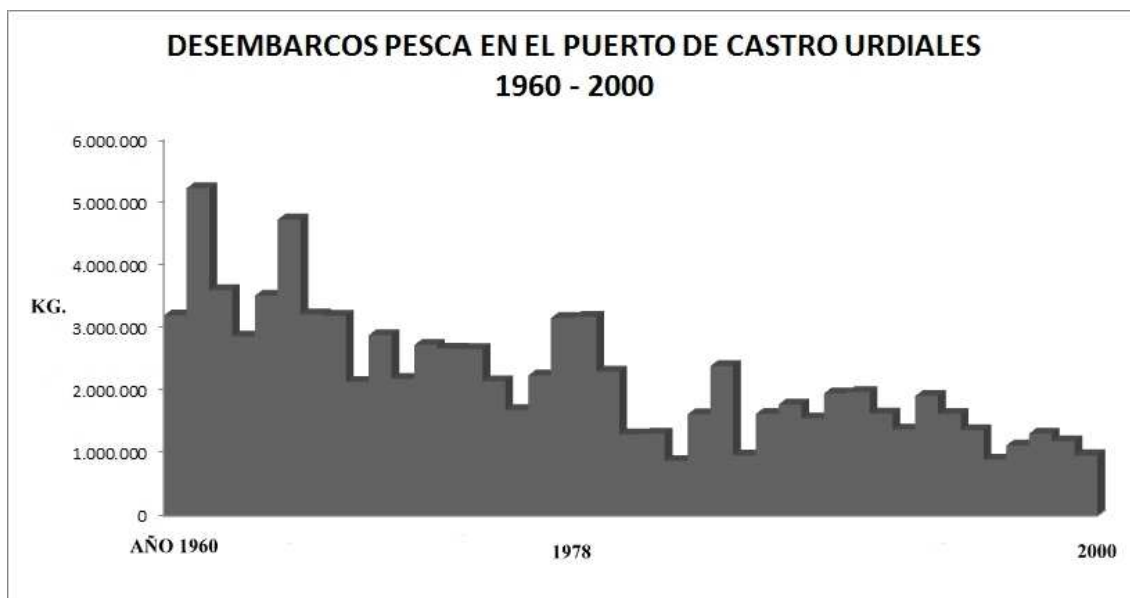


Un día del Carmen.



Ancianos y autoridades en la entrada del muelle Sur.





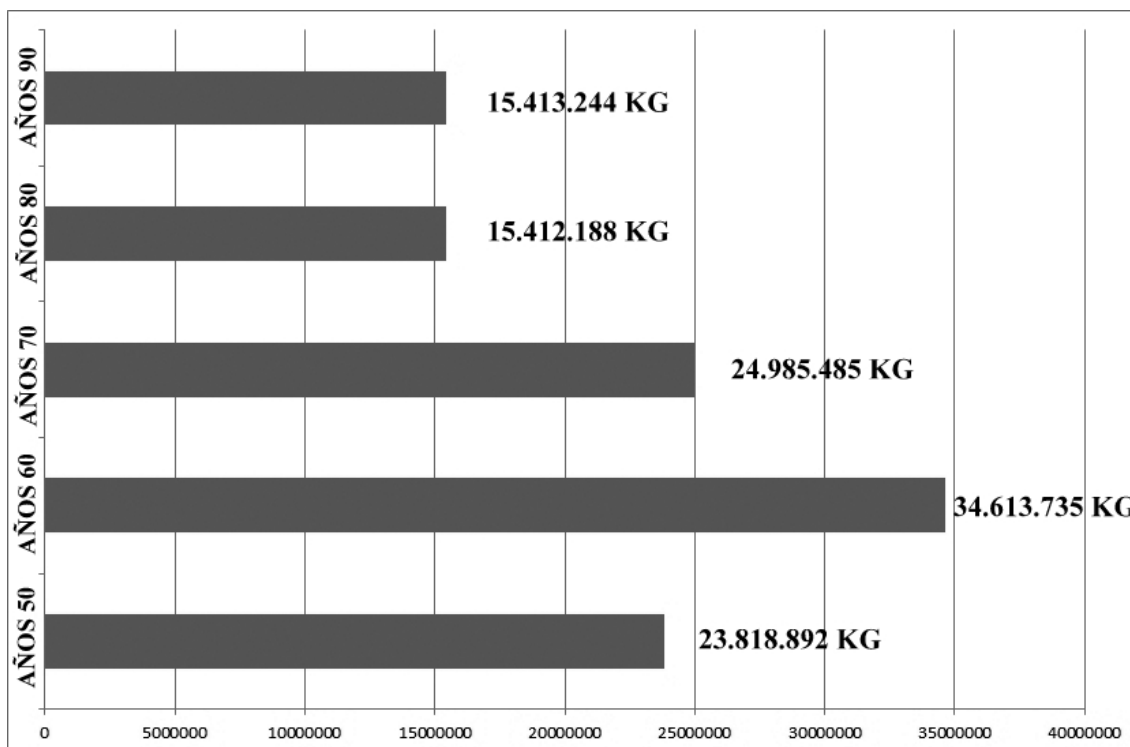
Fuente: Instituto Cántabro de Estadística.

“La época más dorada de la Pesca en Castro Urdiales (pero con los pies de barro). Crónica, años (1950 – 1969)” es el título de este pequeño trabajo recopilatorio. La primera parte del mismo, lo hemos podido comprobar, asevera que los años cincuenta y especialmente los sesenta corresponden al período de mayor ebullición y capacidad de extracción de la Mar del sector pesquero de Castro Urdiales. Pero, y esta es la segunda parte del encabezamiento, la enorme y técnicamente desarrollada flota pesquera descansaba sobre cimientos muy poco sólidos.

Fueron años en que se pescó más que nunca. Sin embargo, en los primeros años de la década de los sesenta estaba claro que con los recursos pesqueros más cercanos no llegaba para mantener en activo económicamente a tantas motoras. De hecho tuvieron que buscar peces en áreas cada vez más alejadas, e incluso buscar la llamativa salida de faenar en aguas andaluzas y africanas. No cabe duda, la castreña, como otras tantas más, era una flota sobredimensionada. Y los efectos de pescar tanto, bajo el paradigma de que los recursos del Cantábrico era prácticamente ilimitados, pronto aparecerían con crudas evidencias: la sobrexplotación de la Mar condujo a acusados descensos en las capturas, lo que llevó a un proceso en que poco a poco se fue desmantelando la flota pesquera.



### DESEMBARCOS PESCA EN EL PUERTO DE CASTRO URDIALES



Hemos hecho, pues, un repaso de un período de gran crecimiento pesquero. Pero tal expansión, como perfectamente dibuja Ansola, tenía unos clarísimos límites que enseguida aparecieron muy claramente: “Si en la década de los años sesenta brillaron como en ninguna otra montañas de laterío en las fábricas y las húmedas escamas del pescado en las lonjas, en la siguiente, la de los años setenta, el esplendor fue tornándose en sombrío declive. La llegada de cardúmenes cada vez menos cuantiosos y la esquilmación de los caladeros, por un lado, y la extensión de las aguas jurisdiccionales de los diferentes países ribereños hasta las 200 millas, por otro, descubrieron la endeblez de las bases sobre las que sustentaba el modelo pesquero-industrial: la falacia largamente creída –mientras los números eran favorables- del recurso inagotable y de libre acceso”<sup>116</sup>.

---

<sup>116</sup> Ansola, ob. cit., p. 336.











