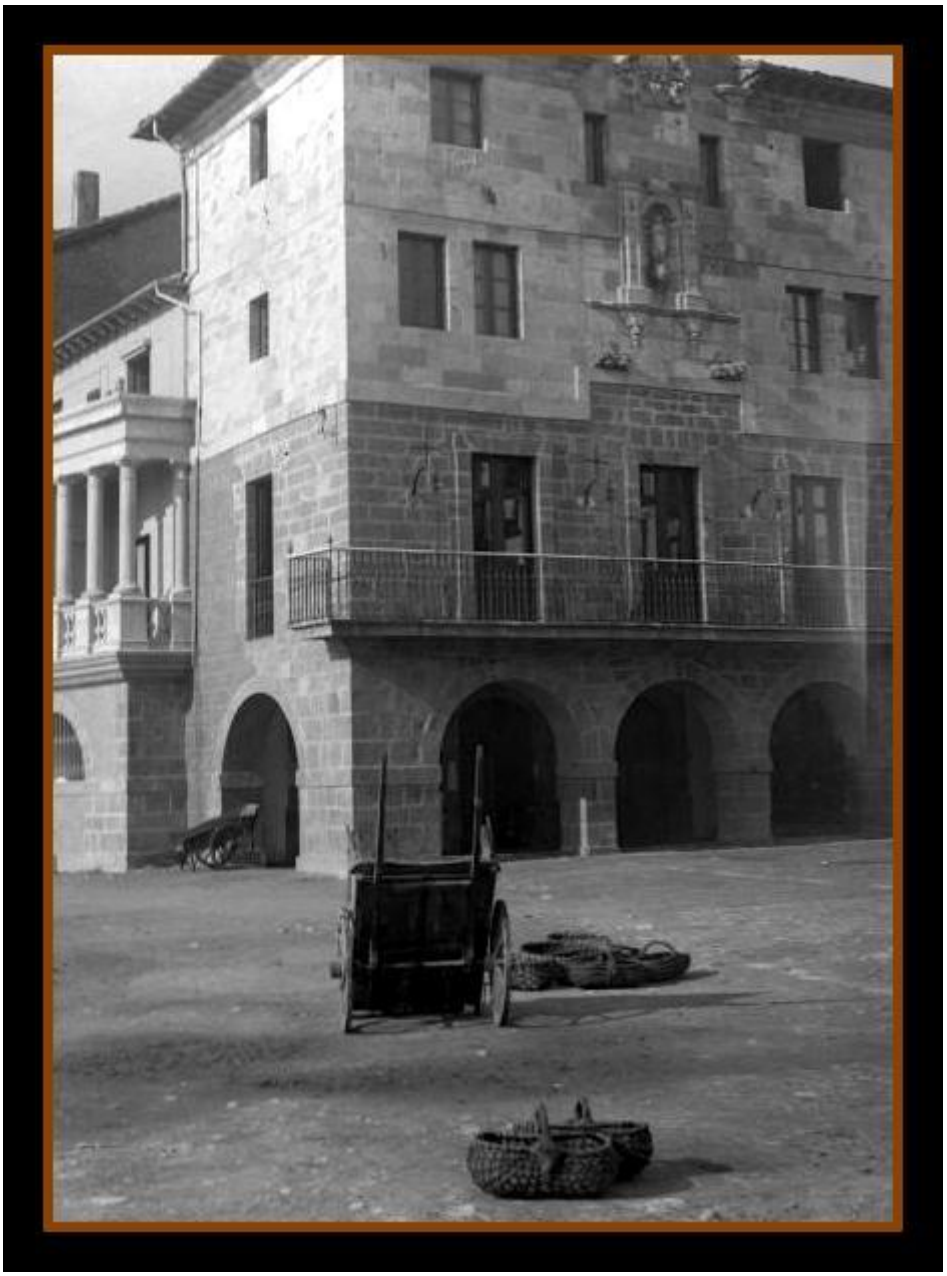
LA FLOTA DE LOS "MENORES"

PÓSITO DE PESCADORES NOBLE CABILDO DE SAN ANDRÉS

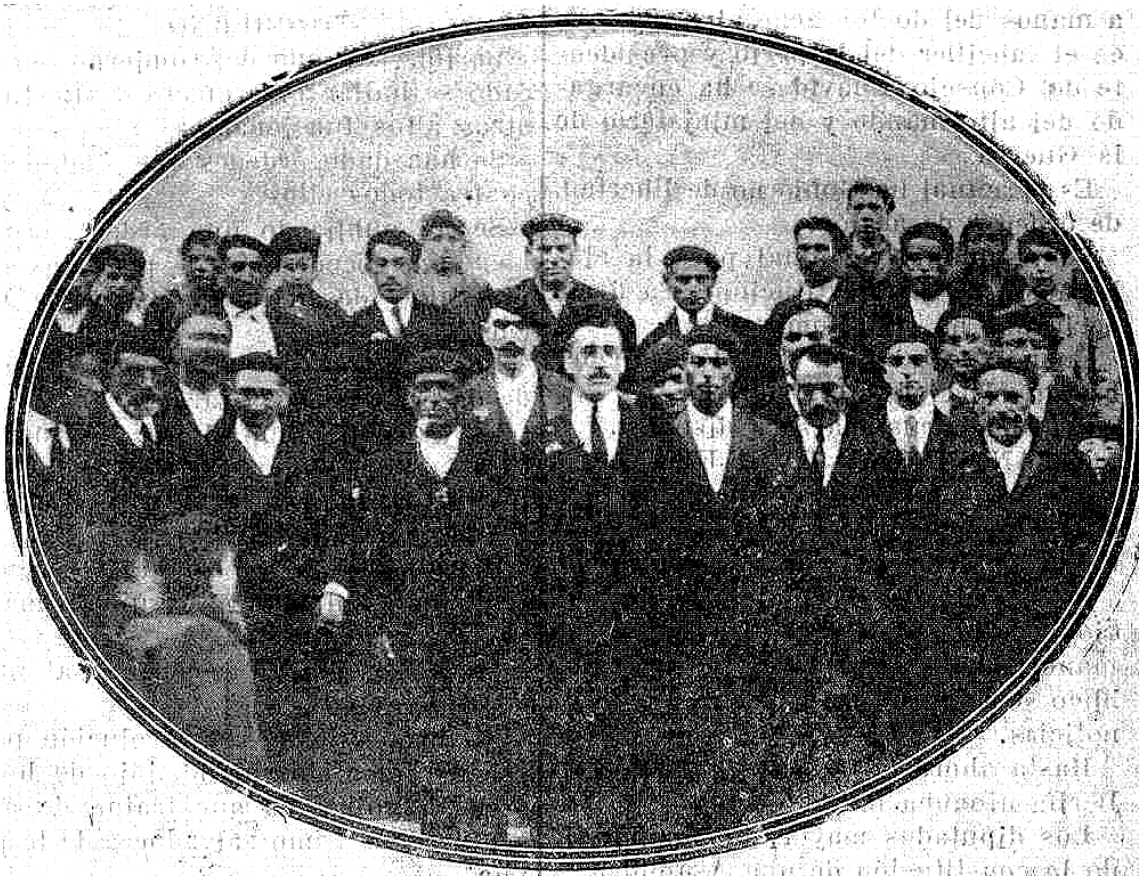
CASTRO URDIALES

(1921 - 1936)

Ramón Ojeda San Miguel



CASTRO URDIALES 2018



Componentes de la Cofradía de San Andrés en el año 1920.

Durante las primeras décadas del siglo XX, en el vocabulario popular y de los pescadores, en la forma habitual de hablar de la Gente más humilde de la Mar de Castro Urdiales, los marineros eran conocidos como los *menores*; por el contrario, los patrones y armadores de las embarcaciones recibían la apelación de los *mayores*. Después de esta declaración puede resultar un poco contraproducente el título primero de este pequeño trabajo: "La Flota de los *Menores*". A primera vista alguien puede entender que hablo de los "barcos de los que no poseen barcos".

Enseguida creo que va a resultar fácil enderezar la aparente contradicción. Intentaremos ahondar en el , a mi modo de ver, importante tema de la historia pesquera de Castro Urdiales: la política de adquisición de embarcaciones de la Cofradía de San Andrés para paliar el enorme problema que se generó a partir del año 1922, cuando los armadores (*Mayores*) abandonaron, junto con sus barcos, vapores en su mayoría, el viejo Cabildo para fundar la nueva Cofradía de San Pedro[1].

La llegada del vapor, por lo tanto la primera mecanización de los pesqueros, supuso también una nueva forma en el reparto de las ganancias de la pesca impuesta por los *mayores*, que claramente perjudicaba a los *menores*. Sin embargo, estos últimos lejos de aceptar los cambios, reaccionaron con evidente fuerza: organizados en torno de la sección "La Unión" del movimiento sindical de la U.G.T., y amparados por su gran aliado y nuevo presidente de la Cofradía Don Timoteo Ibarra y Sota, resistieron dentro del viejo Cabildo y plantearon en más de una ocasión decididas huelgas. En el mes de octubre y noviembre de 1920 los humildes marineros de San Andrés estaban sólidamente posicionados por ir a la huelga: se negaban en redondo a repartir en los nuevos "vapores" las soldadas de forma diferente a como se había venido haciendo tradicionalmente en las viejas lanchas mayores, botrinos y traineras.

[1] En otros trabajos, y especialmente en el artículo Conflictos y escisiones en la Cofradía de pescadores de Castro Urdiales (1895-1935): acercamiento a través de la prensa (Zainak, 29, 2007, 327-346), ya he intentado estudiar parte de estas cuestiones. Ahora volverá a retomar el tema más técnico de los barcos adquiridos por la Cofradía de San Andrés, utilizando fundamentalmente los datos proporcionados por sus Libros de Actas.

La repuesta de los *mayores*, además de posicionarse en contra de tales reivindicaciones, fue la de traer tripulaciones desde otros puertos vecinos. La consecuencia fue inmediata: altercados violentos en los muelles de la Dársena al comenzar el año 1921: El enfrentamiento, a pesar de los intentos de mediación de la Ayudantía de Marina y del propio Ayuntamiento, parecían no tener solución. El Libro de actas de la Cofradía, el día 24 de marzo de 1921, señala un casi último intento de arreglo por parte del presidente Ibarra, aunque a costa de los fondos del propio Cabildo:

"***El Señor Presidente manifiesta que en la reunión habida en las oficinas de la Ayudantía de Marina de este puerto, hallándose presentes el Señor Ayudante, la representación de Armadores y de marineros, el Presidente de este Gremio de Pescadores y Dn. Tomás Marina, para tratar de buscar un arreglo a la huelga de marineros y sentar unas bases que pudieran servir de solución al conflicto pendiente y siendo un inconveniente casi insuperable para conseguir tal fin el que los armadores respondan del Seguro marítimo, según circular que le pasó el Sr. Ayudante de este puerto, Dn. Timoteo Ibarra propuso que el Gremio podía ampliar los socorros con objeto de hacerlo extensivo a las víctimas del mar, relacionadas con las faenas de las pescas, con cuya promesa las tripulaciones renunciarían al seguro para librar a los armadores de toda responsabilidad.***

En su virtud el Señor Presidente propone a la Junta Administradora se acuerde que la Sociedad con sus propios recursos se encargue de socorrer los accidentes de mar de sus asociados, para lo cual debería autorizar al Presidente para encargar al abogado Dn. Tomás Marina el estudio y reglamentación de esta nueva obligación, como, ampliación del ramo de socorros que se viene dando a ancianos y a enfermos, según el reglamento de la Sociedad, cuyo estudios y reglamento se presentará en su día anta la Junta General para su discusión y en su caso definitiva aprobación".

El conflicto no se arreglaba. Como los armadores no controlaban ya el gobierno de la Cofradía, corrían rumores de que se iban a marchar con sus barcos para fundar otro cabildo. Por eso los *menores* ya plantearon el 20 de marzo de 1922 la necesidad de adquirir mancomunadamente embarcaciones con las que poder seguir ganándose la vida:

"El Presidente dio cuenta del objeto de la reunión, que es enterar a los presentes del escrito recibido y firmado por la Junta Directiva de "La Unión" de los marineros pescadores en la que, haciéndose eco del grave rumor propalado que acusa en los armadores el grave propósito de retirar sus embarcaciones de esta Sociedad, pide se convoque a Junta General extraordinaria para proponerla el acuerdo que autorice a esta Junta Administradora para la compra de toda clase de embarcaciones precisa que sustituyan a las de los armadores que pidan la baja de la Sociedad; ofreciendo además los medios de realizar cuanto antes la amortización de las sumas que se inviertan en esa compra.

La Junta, ante la gravedad del hecho, acordó hacer suya la proposición de "La Unión" de marineros y pescadores, aceptando los ofrecimientos de estos para amortizaciones; y convocar por sí, conforme a los articulos de los Estatutos, a Junta General Extraordinaria".

EMBARCACIONES EXISTENTES A COMIIENZOS DEL AÑO 1922 EN LA COFRADÍA DE SAN ANDRES

(Antes de la separación de los armadores)

BIEN APARECIDA	CASTRO Nº. 5	MARÍA ANTONIA	JÚPITER
JUANITO	JESÚS MARÍA	ONGITORRIA	INFANTA ISABEL
BLANCA	JÓVEN CONCEPCIÓN	SAN JUAN	SAN ROQUE
JESÚS, MARÍA Y JOSÉ	MARÍA SOELA	MARÍA EUGENIA	NUESTRA SEÑORA DE LA PAZ
PATRIARCA SAN JOSÉ	CHURRUCA	ALFONSO XIII	VIRGEN DEL CARMEN
SAN ANDRES	SAN JOSÉ	CHARIONA	
PILILI	GIRALDÍN	JÓVEN AURORA	

Dos días después, el 22 de marzo de aquel año, la Cofradía de San Andrés consignó con toda claridad la marcha de los armadores, y por ello, la inminente necesidad de paliar la baja de más de 25 embarcaciones con la compra directa de otros efectivos:

*"Dijo (*el Presidente*) que a los pocos momentos de disuelta la Junta Administrativa anterior se recibió una instancia suscrita por un gran núcleo de armadores en la que, entre otras particularidades más o menos pertinentes, y de las que se ocupará la Junta Administrativa, solicitan la baja en este Gremio.*

Bajo estos antecedentes el Sr. Presidente, invocando su absoluto acuerdo con la Junta Administradora, dijo a los reunidos que en su opinión no había otro remedio para contrarrestar el inexplicable conducta de los armadores, que el propuesto por "La Unión" de marineros y pescadores; esto es: la compra de barcos que reemplacen a los que se van, única manera de garantizar el trabajo y la vida de los asociados.

Hizo presente que para esta compra es necesario una suma respetable de metálico de que el Cabildo carece, y por lo tanto, que se hace indispensable otorgar los más absolutos poderes a la Junta Administradora para disponer de todos los bienes sociales presentes y futuros, de todos los ingresos reglamentarios y de todos los medios a su alcance de cualquier clase que sean, para que, en caso preciso, pueda ofrecerlos en garantía de la operación de crédito que realice; y es además indispensable que los asociados todos se dispongan a algún sacrificio, aunque sea temporal, que facilite la más rápida amortización de las sumas que se inviertan.

Abierta discusión sobre estos extremos y recibidas con unánime entusiasmo sin la menor discrepancia las manifestaciones de la presidencia, el Sr. Ibarra las concretó en los siguientes términos, para que fuesen tomados como acuerdo de esta Junta:

Primero. Se faculta con los plenos y absolutos poderes a la Junta Administrativa de este Cabildo para que en cumplimiento de las fines sociales consignados en el inicio del artículo segundo de los estatutos por que se rige esta asociación, adquiera las embarcaciones, en el número y de la clase que estime conveniente, que sean a su juicio precisas para asegurar la vida normal de este Cabildo en relación con el número de sus asociados.

Segundo. Igualmente se confieren plenas facultades a la misma Junta Administrativa para toda clase de negociaciones de crédito conducentes a la realización del acuerdo anterior; disponiendo al efecto de los bienes sociales presente y futuros y de los ingresos de todas clases que disfrute la Sociedad para garantía y amortización de las cantidades que se inviertan.

Tercero. Los asociados se obligan, hasta la completa amortización de las embarcaciones que se adquieran, a disponer a ese fin las cantidades que según las prácticas actuales perciben los armadores como dueños de los barcos; obligándose expresamente a no alterar esas normas ni aun por la voluntad de mayoría de los asociados, ya que estos ingresos han de servir de base para las operaciones de crédito que se concite.

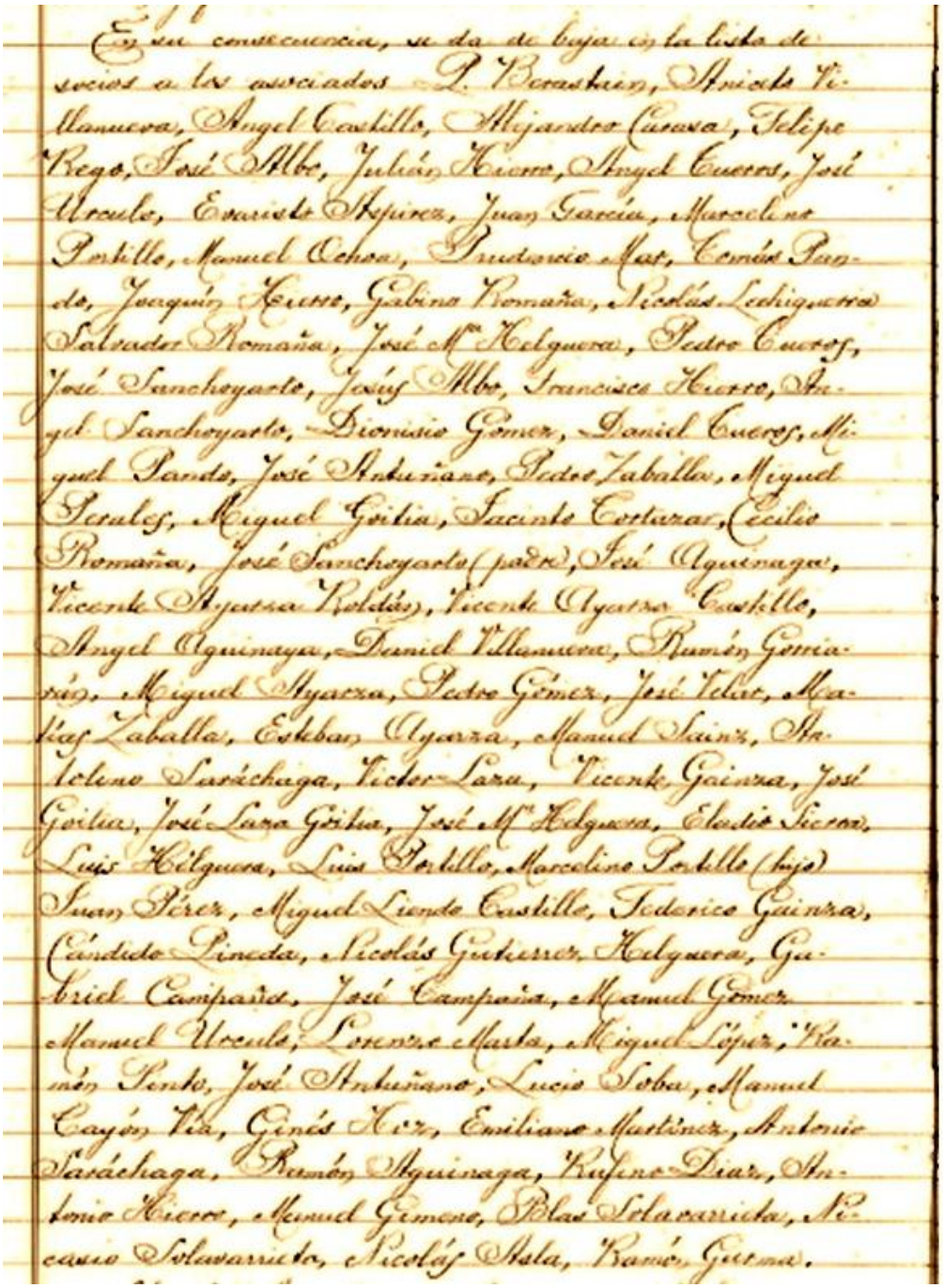
***Cuarta**. Igualmente se obligan los asociados por todo el tiempo de la amortización a separar con destino a ella una soldada semanal de toda embarcación inscrita en este Cabildo.*

***Quinta**. Y por último los asociados renuncian a toda participación posible, que pudiera asistirles en los bienes y derechos de la Sociedad en caso de darse de baja en ella".*

Era un hecho consolidado que los *mayores* se marchaban. Y que además de irse con sus barcos creaban toda una serie de graves problemas:

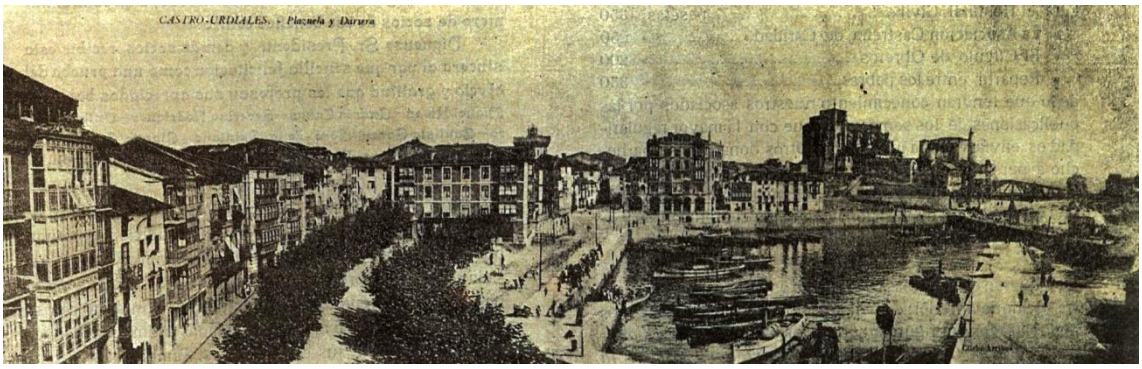
(25 de marzo de 1922) ***"Se dio cuenta primeramente el escrito presentado por varios asociados, la mayoría de ellos patrones inscritos como tales en el Registro de la Sociedad, pidiendo se les dé de baja como socios previa liquidación de sus derechos y obligaciones sociales. Hizo presente la Presidencia en relación con este asunto, que varios grupos de marineros, al conocer la presentación de ese escrito, se le habían acercado para hacer constar que los patrones aludidos, por el hecho de no haber avisado a sus tripulaciones con veinte días de antelación al término de la costera de invierno, estaban obligados con los mismos durante la presente costera de primavera; y en tal concepto entendían no era pertinente ni oportuno su solicitud de baja porque al concederla pudiera entenderse que se les relevaba de un deber contraido al amparo del Reglamento que para todos viene rigiendo, deber cuyo incumplimiento trae en consecuencia la huelga forzosa de todos los marineros que tripulaban esos barcos.***

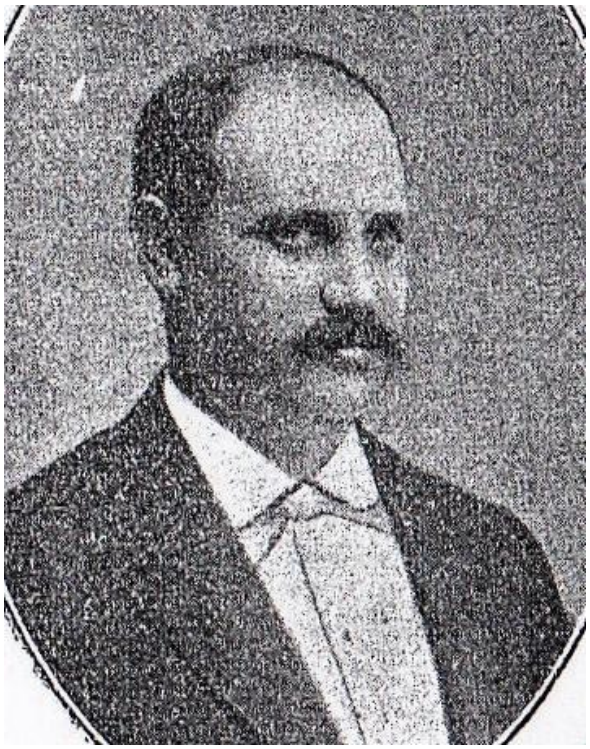
El Señor Presidente mostró su opinión conforme con la de los marineros aludidos; y en virtud de ello y para evitar injustos perjuicios al Cabildo en general y a las tripulaciones que tenían ya sus compromisos en particular propone a la Junta acuerde denegar la baja solicitada por los patrones que firman el escrito de referencia, como no indemnicen previamente a los tripulantes".



En su consecuencia, se da de baja en la lista de
socios a los asociados D. Bonifacio, Aniceto Vi-
llanueva, Angel Castillo, Alejandro Cuesta, Felipe
Rego, José Albo, Julián Hierro, Angel Cuevas, José
Urcelo, Evaristo Arpiroz, Juan García, Marcelino
Portillo, Manuel Ochoa, Prudencio Mar, Cenón Pan-
do, Joaquín Hierro, Gabino Romaña, Nicolás Lechiguerra
Salvador Romaña, José Mª Helguera, Pedro Cuevas,
José Sanchoyarto, Jesús Albo, Francisco Hierro, An-
gel Sanchoyarto, Dionisio Gomez, Daniel Cuevas, Mi-
guel Pando, José Anbuñano, Pedro Zaballa, Miguel
Perales, Miguel Goitia, Jacinto Cortazar, Cecilio
Romaña, José Sanchoyarto (padre), José Aguinaga,
Vicente Ayerra Roldán, Vicente Ayerra Castillo,
Angel Aguinaga, Daniel Villanueva, Ramón Gomia-
rán, Miguel Ayarza, Pedro Gómez, José Velez, Ma-
tías Zaballa, Esteban Ayarza, Manuel Sainz, An-
tolino Saráchaga, Víctor Lara, Vicente Gainza, José
Goitia, José Lara Goitia, José Mª Helguera, Eladio Sierra,
Luis Helguera, Luis Portillo, Marcelino Portillo (hijo)
Juan Pérez, Miguel Liendo Castillo, Federico Gainza,
Cándido Pineda, Nicolás Gutierrez Helguera, Ga-
briel Campaña, José Campaña, Manuel Gomez
Manuel Urcelo, Lorenzo Marta, Miguel López, Ra-
món Pento, José Anbuñano, Lucio Toba, Manuel
Cayón Via, Ginés Ortiz, Emiliano Martínez, Antonio
Saráchaga, Ramón Aguinaga, Rufino Diaz, An-
tonio Hierro, Manuel Gimeno, Blas Solavarrieta, Ni-
casio Solavarrieta, Nicolás Asla, Ramón Guema.

Listado de los mayores que pidieron la baja en el Cabildo de San Andrés.





Timoteo Ibarra.

Pese a la resistencia de los de San Andrés, la separación no tenía marcha atrás. En aquel mes de marzo de 1922 se consolidó la marcha definitiva de 83 asociados. Entre tanto, Timoteo Ibarra no perdía el tiempo. Con muchísima celeridad se dedicó a intentar paliar el gravísimo problema de la falta de embarcaciones. El 25 de marzo anunciaba a la Junta del Cabildo el compromiso adquirido para la compra de 10 lanchas traineras a motor:

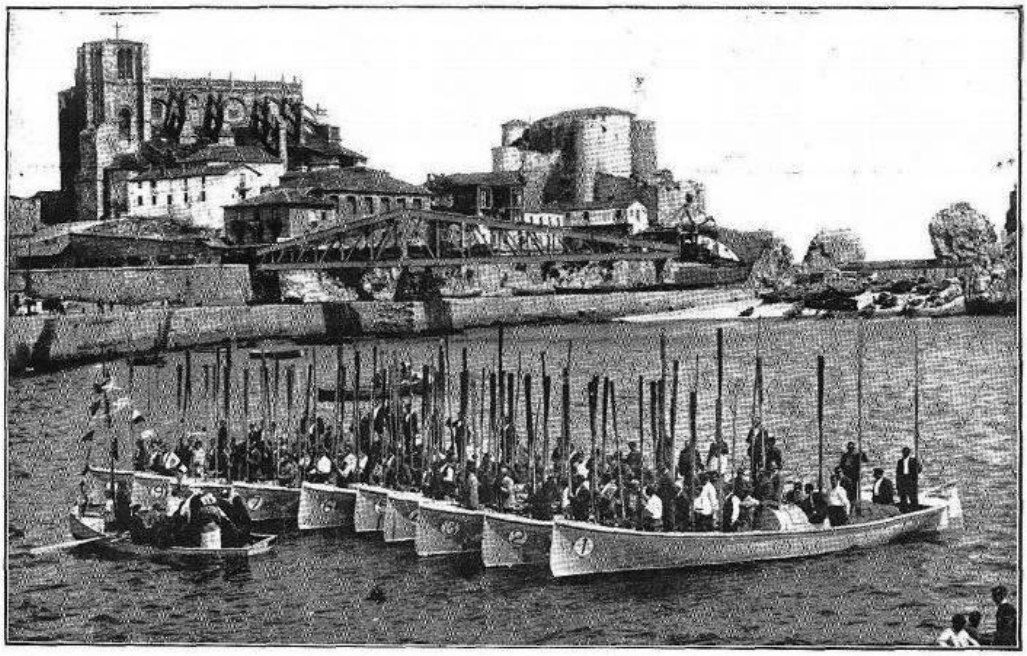
"con la Viuda de Urresti y Sobrino, de Ondarroa, que se compromete a entregar para los primeros días de Mayo diez traineras de once y medio metros de largo, cascos de madera, con paneles guardapescado y pintadas al precio de mil setecientas pesetas una; pagando de esta suma el cuarenta por ciento a la entrega de cada casco; el treinta por ciento a los dos meses de la primera entrega; y el otro treinta por ciento a los otros dos meses de la entrega segunda".

Los cascos de los barcos nuevos comprometidos venían de Ondarroa; pero los motores que se iban a acoplar eran "Ballot" de entre 8 y 10 H.P., encargados a la casa bilbaína "R. Barruso y Compañía" por 5.800 pesetas.

Finalmente, para poder faenar con garantías también hubo que comprar en la misma casa Barruso 12 bolinches y 120 redes de malla.

El 3 de agosto del mismo año se protocolizaba la compra de otras dos traineras con motor a gasolina, idénticas a las anteriores, con sus correspondientes artes de pesca, y a los mismos suministradores. Poco después (16 de agosto de 1922) fueron bendecidas oficialmente estas primeras embarcaciones del Cabildo de San Andrés:

"Como un acto de íntima satisfacción, se hace constar en la presente acta, que en el día de hoy, y siendo las once de la mañana, fueron bendecidas las diez motoras del Gremio por el sacerdote D. Felipe Olea y apadrinadas por el abogado D. Tomás Marina y Bringas y su esposa Doña Casilda Uribarri, distinguidos hijos de Castro, que en todo tiempo han dado pruebas de cariño para la clase marinera, afirmándolo en los momentos críticos en que, abandonados los menores por la mayoría de los patrones armadores dándose de baja en este Gremio para constituir el de San Pedro".



Castro Urdiales : Solemne momento de ser bendecidas las diez lanchas motoras del Noble Cabildo de Pescadores de S. Andrés. Fot. Ximénez.

Con enorme nitidez, pronto surgió la otra cara de la moneda: había que pagar los nuevos barcos. No hubo más remedio que empezar estableciendo un crédito de 50.000 pesetas con el banco de la "Unión Minera". Pero nada hubiera sido posible, al igual que lo será en los años venideros, sin la mediación directa del presidente Timoteo Ibarra. El crédito con la "Unión Minera" fue conseguido personalmente por el Presidente en la sucursal de Castro:

(17 de agosto de 1922) ***"Mediante la garantía que dejó en depósito de los siguientes valores de su propiedad: treinta obligaciones del Ferrocarril de Tudela a Bilbao de la segunda serie; cincuenta y ocho obligaciones del Ayuntamiento de Castro Urdiales; cincuenta y cinco del Ferrocarril del Norte; cuarenta y una acciones del Banco Hispano Americano; y diez acciones del Banco Central".***

Banquete en honor de D. Timoteo Ibarra, ex-alcalde de Castro-Urdiales, con motivo de la inauguración del nuevo mercado FOT. TORRE

A la Izquierda Astilleros Urresti.

D. ROBERTO BARRUSO

Los pescadores de Castro.

En Castro Urdiales los honrados y resueltos pescadores, los sufridos obreros del mar, pasan á veces por agudas crisis que entristecen sus humildísimos hogares. Los pescadores del "Noble Cabildo de San Andrés", abandonados, según leemos en un escrito que hemos recibido, por sus antiguos patrones y armadores, tuvieron que buscar por sí mismos las artes y los barcos para ejercer su penoso oficio.

Perfectamente unidos y disciplinados, respetuosos y sumisos á su presidente, los marineros de aquel Cabildo, el Cabildo secular de Castro, con el crédito que su unión perfecta y su laboriosidad constante les han abierto, han conseguido adquirir trece "lanchas motoras", que lentamente van pagando con sus ingresos y que cancelarán muy pronto si se les ayuda en su empresa. Además, necesitarán adquirir vapores, de que hoy casi en absoluto carecen, para la pesca del besugo y del bonito, puesto que aquellas lanchas tan sólo les sirven para las costeras de la sardina y de la anchoa.

De tal forma están compenetrados de su situación y tan ejemplar es su conducta y su proceder, que puede confiarse en que durante el año que empieza han de ver realizadas sus aspiraciones, quedando el Cabildo totalmente normalizado y siendo el primero en España, y acaso en el mundo, que se desenvuelva con elementos propios, de su pertenencia exclusiva, totalmente emancipados de esas cruentas "aparcerías" que les absorbían la mitad de los productos de sus pescas.

Sólo un peligro puede dar al traste con estos nobles propósitos de los marineros: el peligro de que las crudezas del invierno les hagan indispensable, por ley suprema de vida, el utilizar ese crédito en socorros para el sustento de las familias.

Algunos castreños generosos, entre los cuales figuran los apreciados señores Ibarra, Urculo, Marina, Espenan y Díaz Martínez, se han propuesto ayudar al Cabildo á la realización de esa labor meritoria y han pensado que la forma más adecuada y más eficaz de prestar esa cooperación consiste en evitar ese peligro único, preservando al Noble Cabildo, por el interés material y moral que á todo Castro afecta, del hambre y de la miseria, para que todos sus rendimientos puedan encaminarse exclusivamente al logro de sus plausibles aspiraciones.

Para lograr esto, los señores antes citados se han constituído en Comisión recaudadora para conseguir los fondos necesarios á fin de dar de comer durante este invierno en todos los momentos de necesidad á los pescadores de San Andrés que lo necesiten. Y presididos por el señor Ibarra, presidente á la vez del Noble Cabildo, ruegan á los castreños pudientes que contribuyan en la medida de sus fuerzas á sus propósitos, bien entendido que no es esto un caso corriente de los que excitan la caridad, sino que es una labor de un supremo interés para Castro, cuya vida en la actualidad no tiene más fuentes ni más raíces que las que nacen de la clase marinera. Ella, con su sustento, trae á Castro el de la profusión de operarios de los dos sexos que nutren las fábricas y las escabecherías. De ella irradia todo factor de vida local. Por eso su crecimiento, su mejoramiento, son el crecimiento y la mejora de Castro, y á todos los castreños, por tanto, les interesan principalísimamente, con preferencia sobre las demás aspiraciones locales.

La Comisión que ha emprendido esta plausible obra conseguirá, seguramente, que todo Castro se asocie á su propósito, tan humanitario como beneficioso para aquella ciudad tan culta y tan laboriosa.

El Cantábrico, 25 de enero de 1923.

NTANDER COMERCIO

Quinto. Que la Alcaldía queda autorizada para hacer los gastos necesarios y disponer todo lo conveniente para la ejecución de los anteriores acuerdos.

Santander en masa y numerosas Comisiones de los más apartados pueblos montañeses acudieron a ofrendar al malogrado doctor Breñosa el último tributo en el instante de su entierro, que constituyó una verdadera manifestación de duelo.

Nosotros nos asociamos al dolor de los santanderinos por tan irreparable pérdida.

UN SALUDABLE EJEMPLO

Los humildes pescadores del "Noble Cabildo de San Andrés„

Vamos a citar el caso típico de los laboriosos pescadores de Castro Urdiales, como saludable ejemplo de honradez, trabajo y constancia, y como muestra del éxito a que pueden aspirar las clases humildes, cuando, validas del mutuo apoyo, encaminan su actividad a la consecución de justos ideales.

Aquellos bravos marinos del Cantábrico, como es sabido, al terminar la guerra europea se vieron envueltos en una grave crisis económica. Sus patronos, por diferentes circunstancias, vieron mermados los ingresos de la industria pesquera, y no dudaron en abandonar aquella industria en busca de más pingues ganancias.

Los laboriosos pescadores del Noble Cabildo de San Andrés encontrándose por ello abandonados, sin artes ni embarcaciones, y el hambre, con su horrible cortejo de miserias, se cernió sobre ellos.

Los menos animosos soñaron en la emigración, y algunos, muy pocos por cierto, arrostraron las penalidades de una égida con rumbo a remotos países, en busca de mejor suerte.

Los más, en cambio, pensaron, animosos, que su propio esfuerzo habría de bastarles a conseguir el alivio de aquella penosa situación, y así, aferrados al suelo nativo, dieron comienzo a una hermosa empresa, que bien pronto han visto colmada por el éxito más definitivo.

Validos de su inquebrantable unión y del crédito que les prestaba su laboriosidad, consiguieron bien pronto del Cabildo las cantidades precisas para adquirir hasta doce embarcaciones con motor y las artes suficientes para dedicarlas a la pesca.

Lentamente van abonando las cantidades recibidas, y bien pronto los modestos pescadores de aquella comarca, a más de haber hecho frente a la aguda crisis de los pasados años, se verán poseedores de una hermosa flotilla, de la que han de ser sus propios patronos y armadores.

Mas es de justicia reconocer que el citado Cabildo (tal vez el primero de España que ha conseguido la realización de tan meritísima empresa) fué auxiliado generosamente por algunos castreños, no sólo en un sentido moral, sino mediante el apoyo material que la situación precaria de los pescadores exigía, sobre todo en los meses de invierno.

Por estas razónes no dudaremos en excitar el celo de la Diputación y de cuantas entidades y Corporaciones se encuentren en circunstancias de prestar apoyo a aquellos laboriosos trabajadores para que estén siempre dispuestas a favorecerlos, ya que el hermoso ejemplo que nos han ofrecido es acreedor a todo encomio y aplauso; y por eso también llamamos la atención de las clases humildes para que, a la vista de estos hechos, redoblen su entusiasmo y tengan fe en el propio esfuerzo, que estrechamente unido, como atestigua el ejemplo citado, puede aspirar a las más elevadas empresas con la seguridad de alcanzar resonantes éxitos.

La Atalaya, 23 de enero de 1923.

Al año siguiente, en 1923, tal como se señala el 9 de febrero, el Gremio dio un paso más hacia adelante. Ya no bastaba con las recién adquiridas traineras a motor de gasolina. Era necesario comenzar a faenar con barcos de vapor más poderosos. Por eso se adquirieron:

"Tres barcos de 18X30 de la Casa de la Señora Vda. de Urresiti, de Ondarroa, en la cantidad de pesetas veintitrés mil cada uno".

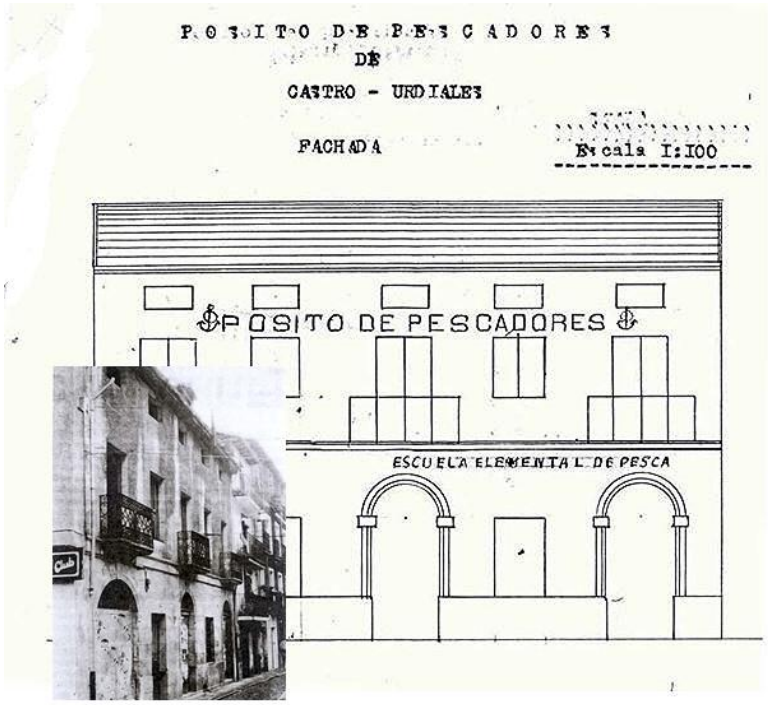
Se iba a completar la compra acudiendo a la Casa "Roberto Barruso" de Bilbao, adquiriendo 6 nuevos bolinchis para las traineras, otros 4 grandes para los vapores, 2 cercos y 50 redes para la costera de la anchoa.

La nueva propulsión mecánica en la naciente flota de San Andrés obligó a pensar en su conservación, especialmente en todo lo referente a los motores:

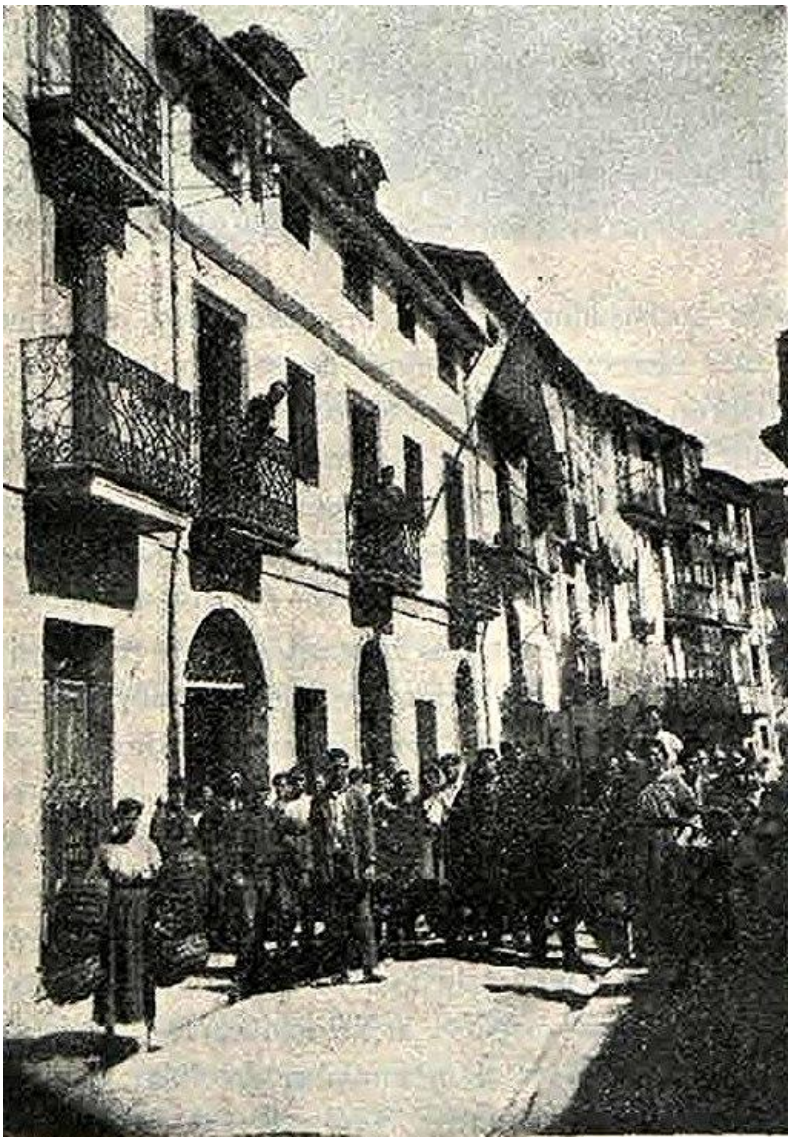
"Vistas las propuestas presentadas a la Sociedad, para el cuidado y reparación de los motores de la misma, se acuerda nombrar a Dn. José Varela, mecánico del Gremio en el sueldo mensual de pesetas doscientas cincuenta".

Unos meses después, el 1 de julio, seguía el interés por la buena marcha de los nuevos vapores que pronto iban a llegar:

"Nombrar Inspector Mecánico de la Sociedad, para la vigilancia, cuidado y arreglo de los motores y máquinas de vapor de las embarcaciones propiedad del Cabildo, a Dn. Domingo Bedialauneta con el sueldo de pesetas trescientas mensuales. También se acuerda la adquisición de los utensilios necesarios para montar un taller mecánico donde se arreglen las máquinas de vapores y motoras".



Ultimo plano del también último edificio de la Cofradía de San Andrés, antes de su fusión con la cofradía de San Pedro (actual solar ocupado por la Casa de la Mar en la calle Ardigales).



Edificio del Pósito en la Calle Ardigales.

Sala de Venta de San Andrés

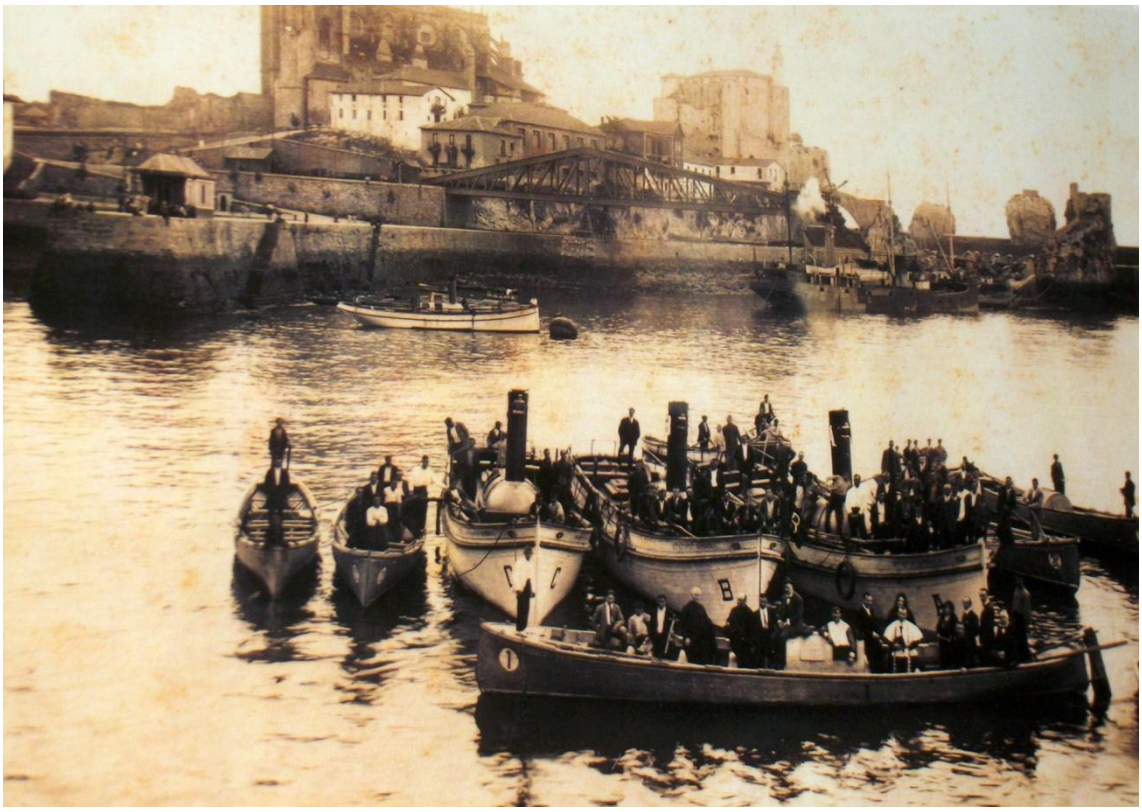
Por fin, al igual que con las traineras en el año anterior, en el mes de agosto se volvió a celebrar una vistosa bendición con los nuevas motoras a vapor:

(16 de agosto de 1923) ***"Declara que el día de hoy se ha celebrado, con asistencia de la totalidad de sus asociados, en medio de las demostraciones mayores de sincero y legítimo júbilo, el acto de bendecir los tres vapores pesqueros designados con las letras A, B y C que para la pesca de altura ha adquirido como fruto del meritísimo esfuerzo de cuantos marineros constituyen la agrupación.***

En tal solemne acto, que tuvo por complemento también la bendición de las motoras 12 y 13, adquiridas con posterioridad a las que la recibieron en igual día del año anterior".

Esta vez iban a oficiar como padrinos Don. Enrique Ocharan y su mujer Doña María Posadas. Pero al estar en aquellos momentos fuera del País, fueron representados por su hijo Manuel y por Doña Casilda Uribarri, esposa de Tomás Marina. Después del acto religioso, en ese mismo día y

por la tarde, el Gremio organizó un merienda en la ***"explanada del muelle del puerto exterior"*** con todos los ancianos y muchachas de los barcos.



Bendición de embarcaciones celebrada el 16 de agosto de 1923.

Junta Directica del Cabildo de San Andrés presidida por Don Timoteo Ibarra.

Como era de esperar, todas estas adquisiciones y novedades, muy en especial la llegada de las nuevas embarcaciones, incrementó notablemente las necesidades de recursos económicos y monetarios. No hubo más remedio que acudir a préstamos. Cuando coyunturalmente se necesitaban cantidades de dinero no muy elevadas, allí estaba siempre Timoteo Ibarra. Es el caso, por ejemplo, del adelanto de siete mil pesetas el 26 de marzo de 1923, con el compromiso de devolución en el mes de mayo. Si las necesidades eran mayores se acudía a la Banca, como ocurrió a comienzos de enero del mismo año, con un empréstito de cien mil pesetas.

Pero, como muy bien planteaba el Presidente Ibarra, la solución a tantos imperiosas necesidades de metálico pasaba por:

(26 de mayo de 1923) ***"transformar la Sociedad convirtiéndola en Pósito para pescadores con derecho a los beneficios oficiales que tiene establecido la Caja del Crédito marítimo".***

Para poder acceder a las ventajas de la Caja oficial de Crédito había que elabora nuevos estatutos. El proceso ideado por don Timoteo se llevó a la práctica con mucha celeridad. Así, sabemos que para el 18 de junio de 1923

ya estaba redactada, y aprobada por el Gobierno Civil, la nueva reglamentación. De esta forma se constituyó el nuevo Pósito con los 432 marineros existentes en el "Noble Cabildo de San Andrés".

Transformado el Cabildo en Pósito, el Presidente siguió siendo el señor Ibarra. Pero como ahora era necesario un "Inspector local del Pósito" para la "Caja Central de Crédito Marítimo", se pensó en el nombramiento del viejo valedor de los marineros castreños

"el Doctor en Derecho Don Tomás Marina Bringas, por su amor a la clase pescadora".

Pero mientras se tramitaban todas las peticiones, la realidad era que había que afrontar las deudas contraídas. Así el 4 de agosto de aquel 1923, el nuevo "Pósito de Pescadores", titulado "Noble Cabildo de San Andrés", manifestaba que vencía la deuda con el "Banco de la Unión Minera" por un total de 42.067,87 pesetas:

"que la misma ha sido saldada por nuestro garantizador Dn. Timoteo Ibarra, puesto que el Cabildo se veia imposibilitado de hacerlo por cuenta propia".

A pesar de la siempre mediación salvadora del eterno Ibarra, las deudas eran enormes:

(31 de septiembre de 1923) ***"Se dio cuenta por el Presidente del estado de cuentas pendientes a consecuencia de la adquisición de las rece motoras y tres barcos adquiridos en los talleres de la Sra. Viuda de Urresti y Sobrino de Ondarroa, y de los artes y enseres y demás elementos necesarios para la habilitación de dichos barcos, del taller mecánico que se está montando para la rápida, perfecta y económica reparación de los barcos".***

El montante total representaban 366.000 pesetas. De ellas se habían amortizado con las ganancias de los barcos desde el mes del mayo del año anterior una buena cantidad; pero aún quedaban pendientes de amortizar 201.000 pesetas.

El objetivo principal del ahora titulado Pósito era transformar todas las deudas en una sola, con menos intereses y a largo plazo. La solución era solicitar a la "Caja Central de Crédito Marítimo" un crédito de 150.000 pesetas en tres años.

LOS PESCADORES DE CASTRO-URDIALES

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

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

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

Castro-Urdiales se ve amenazada, además, de la paralización de su industria de salazones, si no resuelven los pescadores este grave problema. Es, por tanto, una situación bien difícil la que se ha creado a la población. En casos como éstos está plenamente justificada la intervención del Estado. Además, dentro del ministerio de Marina hay organismos facultados para cooperar a la emancipación de la clase pescadora, *moral* y materialmente. ¿No podrían estudiar los técnicos del ministerio la cuestión de Castro-Urdiales, para darle una solución favorable?

El Sol, 27 de enero de 1923.

CASTRO URDIALES

POR LOS PESCADORES

Por el Gobierno, según nos informan, se ha hecho un anticipo de 150.000 pesetas al Pósito de pescadores de este puerto, conocido por "Noble Cabildo de San Andrés".

La noticia ha causado mucho júbilo entre las clases pescadoras.

(El Cantábrico, 27 de febrero de 1924).

El Gobierno ha hecho un anticipo de 150,000 pesetas al Posito de pescadores de Castro Urdiales, Noble Cabildo de San Andrés.

Esta importante cantidad la destinarán los pesadores castreños a la adquisición de embarcaciones para la pesca.

Seguros estamos de que los pescadores de Castro saben dar buen destino y aumentar muy pronto este capital, cosa que no supieron hacer los de Santander, con el crédito concedido a su Posito, como se ha visto, cuando ha tenido que malvender todas las embarcaciones adquiridas por los santanderinos, la Hacienda, para cobrarse el crédito que concedió a éstos el Estado.

(La Montaña, 20 de abril de 1924).

LOS PESCADORES

La Sociedad de pescadores San Andrés, de esta ciudad, ha adquirido en propiedad un edificio, que destinará á casa de venta de la pesca.

El estado boyante de esta Sociedad la permitirá disponer en breve de una casa social para sus operaciones.

(El Cantábrico, 3 de junio de 1924).

En la actualidad contamos con dos Gremios de pescadores, denominados San Andrés y San Pedro. El primero, fundado hace unos 600 años, en estos últimos meses ha adquirido en propiedad trece motoras y tres vaporcitos con sus artes de pesca. El segundo, de reciente fundación, cuyos socios formaban parte integrante, hasta hace poco, del primero, ha comprado un edificio para la Sociedad. Y aunque por diferentes derroteros, los dos Gremios marchan en un franco y seguro progreso...

(Atalaya, 9 de diciembre de 1924).

De relativa calma resultó el año 1924. Pero para el mes de marzo de 1925 los marineros de San Andrés reanudaron sus afanes por mejorar su flota pesquera; eso sí, contando con el establecimiento de un nuevo crédito con la "Caja de Crédito Marítimo":

(7 de marzo de 1925): ***"El Señor presidente manifestó que el objeto de esta reunión extraordinaria era el arbitrar los medios necesarios para atender al compromiso contraído con la adquisición del barco pesquero a motor de aceites pesados, sistema Diesel, que se ha comprado al efecto de experimentar las ventajas que reporta este nuevo medio de propulsión y cuyo importe de pesetas veinticinco mil ha de satisfacerse en determinados plazos, compatibilizándolos con las demás atenciones que pesan sobre la Sociedad no muy sobrada al presente de disponibilidades por la penuria en que se han desarrollado los frutos de las últimas costeras".***

El intento, intensamente innovador, de incorporar los motores Diesel no debió de cuajar. No obstante, al final se optó por volver a agrandar la flota con los ya conocidos vapores:

(24 de junio de 1925) ***"En virtud del acuerdo ya tomado por esta Junta Administrativa y consignado en acta de 12 del actual, relativo a que, atendiendo a las necesidades marineras de los asociados, y a la petición que los mismos hicieron a esta Junta para que se adquieran nuevos vapores que aumenten la flota propiedad del Pósito, con esta fecha se ha formalizado por el Presidente el contrato de adquisición de los dos referidos barcos, con la casa Sra. Viuda de Urresti y Sobrino de Ondarroa bajo las siguientes condiciones:***

Dos vapores pesqueros con máquina de triple expansión, de 18 H.P., soldadura de tubos fielde, cuyas dimensiones son: Eslora o cubierta, quince con sesenta, tres con veinte; puntal, uno con setenta y cinco, debidamente terminados y equipados en el precio de pesetas cincuenta y un mil pagaderos en tres plazos..."

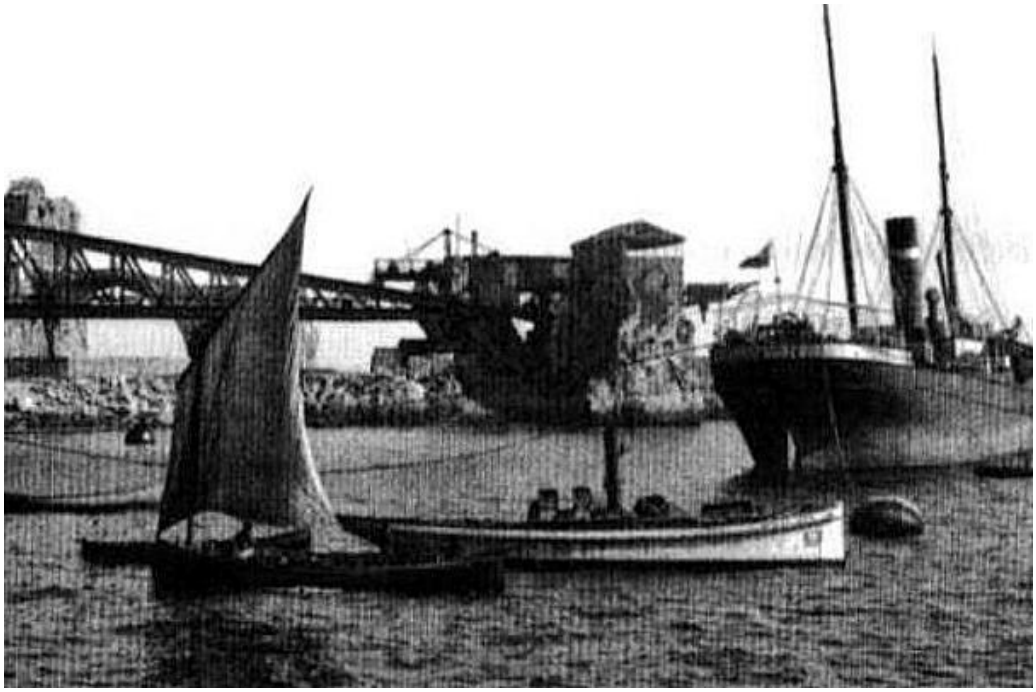
Las dos nuevas embarcaciones tenían que llegar para el mes de agosto. Esta vez para hacer frente a los gastos, Ibarra ideó una nueva modalidad con la que reunir fondos: emitir obligaciones con un plazo de amortización de diez años:

"A propuesta del Sr. Presidente (...) se acuerda una emisión de obligaciones de a mil pesetas, por la cantidad de ciento veinticinco mil, con interés del 6% anual".

Vapores en la Dársena de Castro Urdiales.

Bendición de los dos nuevos vapores.

El Perales.



Quien mal anda...

El Noble Cabildo de Marineros de San Andrés de Castro, arremete contra Ocharan.

El firmante de este artículo don Timoteo Ibarra, es un hombre a cuya historia fuertemente ciudadana, varonil y ejemplar, está vinculada la historia de Castro, ciudad moderna.

Significa tanto el señor Ibarra, que el hecho de que él diga las cosas que dice al señor Ocharan, es tanto como si se lo dijera Castro entero.

La voz del señor Ibarra, hará desaparecer el último fantasma del separatismo.

Felicitamos al señor Ibarra y a Castro Urdiales.

«Don Enrique Ocharan, la persona a quien más hemos respetado en Castro siempre, está buscando el modo de que le perdamos el respeto. Le elevamos hace dos años sobre todos los castreños, consagrándole como el más preclaro y benemérito, y parece que no se encuentra a gusto sobre aquel pedestal. Siente la nostalgia de la lucha caciquil y quiere volver al estado llano de su pueblo provocando las discordias y los enconos que iban extinguiéndose y olvidándose. No se explica de otro modo su proceder con nosotros.

Un buen día se levanta don Enrique Ocharan pensando que Castro es vizcaíno. No se molesta en consultar la opinión de los demás: con que él lo piense es bastante. Por sí sólo inicia con general sorpresa esa campaña de *reincorporación* a Vizcaya; y para primer argumento en pro, nos llama traidores, o políticos ruines, o inconscientes, o analfabetos a los castreños que no le podemos seguir, porque, no habiendo cumplido todavía los setenta años que don Enrique ha necesitado para penetrarse de nuestro origen histórico, sentimos a la Montaña como patria chica nuestra en razón a que, desde que nacimos, nuestros padres y nuestros maestros, que no entendían de reales cédulas, ni trataron a los *autrigones*, ni llamaban de tú a Plinio, nos repetían que Castro era de la provincia de Santander, que éramos montañeses, y despertaron en nosotros el orgullo de nuestro paisanaje con Menéndez Pelayo y con Pereda, a quienes por montañeses y no por sabios, dedicamos las dos principales vías de nuestro Castro.

Otro día don Enrique, que ni siquiera figura en la lista de socios del Círculo Católico, residencia a su Junta Directiva, la exige declaraciones públicas sobre su funcionamiento, y la conmina con resoluciones ulteriores si intenta *desnaturalizar a los castreños haciéndoles montañeses*... ¡Qué frase tan selecta!

A continuación, poseído de que su pluma es un látigo y de que tenemos todos el deber de sufrir resignados y silenciosos los latigazos de su pluma, ofrece desenmascarar a todos los traidores a la historia, a la *significación* y a los intereses de Castro; es decir, a todos los enemigos de la reintegración a Vizcaya.

Y ahora, acaso por considerarle entre esos enemigos, entra con el Noble Cabildo de San Andrés, el histórico Cabildo de Castro, del amantísimo Castro de don Enrique, y lleva dos artículos desmenuzando la Memoria en que yo resumí el ejercicio de 1924 y aún nos anuncia el tercero.

Perdone si yo no me resigno ni me callo, ni espero a que termine sus *piadosas* críticas de la labor de ese Gremio. Es una lástima que no oiga don Enrique los comentarios que merece su trabajo; es un dolor que no le trasmitan sus confidentes con sinceridad y con nobleza la indignación que viene produciendo. Y así es, mi respetable señor; nos decepciona a todos ver en esos menesteres la figura que glorificamos hace dos años y que con orgullo general elevamos a la galería ilustre que ornamenta el salón de sesiones de nuestro Ayuntamiento.

Porque esos artículos, si no persiguen la discordia, el desmoronamiento, el fracaso, la muerte de este Noble Cabildo, ¿qué persiguen? ¿Qué fin lleva usted al hablar de castas a estos pobres marineros y al incitarles para que pretendan la formación de un fondo común para distribuirle con perfecta igualdad a ser posible, o con mayor equidad de la que rige actualmente? ¿Porqué esa afirmación de que no hay equidad hoy en el reparto de ganancias? ¿Sabe usted de algún Cabildo, de alguna sociedad de pescadores que gobierne a los asociados en forma distinta a como se le gobierna en San Andrés?

Todos recuerdan cómo quedó este Cabildo cuando hace tres años los armadores le privaron en una hora dada de sus barcos para constituirse con ellos en sociedad independiente. No fué don Enrique Ocharan el que menos se indignó en aquellos tiempos por tal acción. Tan duramente la censuró y tal fué su parcialidad para los desposeídos de todo medio de vida, que tuvo su dinero pronto para contribuir a la restauración del Cabildo. Diez mil pesetas nos prestó a interés módico y ya se le han devuelto. Con ellas y con otras muchas más, también devueltas religiosamente en su mayor parte, comenzamos a formar la flota pesquera de que hoy disfrutamos y que aún no está del todo liberada.

El propio don Enrique, y en su nombre su hijo don Manuel, nos hizo el honor de apadrinar algunos de nuestro barcos en la ceremonias de su bendición. Con su expreso asentimiento, sentamos las nuevas normas de este Cabildo, que han venido a favorecer más tarde la creación del Pósito. Y a estas normas han tendido y tienden, no a variar el régimen de trabajo del marinero; no a perturbar la organización en que han vivido siempre y deben vivir; han tendido y tienden a que, dentro de ese régimen y de esa organización, mejoren de situación todos ellos eliminando las odiosas cargas que sobre la clase en general pesaban. Con aplauso de todos, del señor Ocharan cuando menos muy entusiasta iniciamos el propósito de hacer al Gremio dueño de su flota para que desaparezca o se reduzca aquella gabela cruentísima del 50 por 100 del armador. Con aplauso de todos, constituímos al Gremio en reparador de sus barcos, en comprador de sus útiles de pesca, para que quedaran en sus cajas las sumas que nutrían otros talleres y otros intermediarios. Cuando estos beneficios se traduzcan en los ingresos que racionalmente debemos esperar fomentaremos la vida espiritual del pescador y le daremos la educación que él merece y que él ansía con manifiesto deseo.

Pero el reglamento sustancial de la vida marinera, del trabajo marinero, nosotros, señor Ocharan, ni le hemos alterado ni hemos pensado alterarle; ¿quién le ha dicho a usted eso? Y en este Gremio, como en todo otro, como en San Pedro y como en los demás puertos, hay una Junta de patrones, constituída por los que llevan este título, a los que por su experiencia y por su calidad se las entregan los barcos; y ellos directamente hacen sus tripulaciones buscando la aptitud y las condiciones que estiman más convenientes entre los asociados y celebrando con ellos los apalabramientos de cada costera. Nadie ha pensado en soldadas igualitarias que maten los estímulos y fomenten la vagancia. Hablar de eso no es demostrar amor al marinero; es extraviarle, perturbarle, anularle, y eso resultaría si tomaran en cuenta el peligroso consejo del señor Ocharan.

Gracias a esos rendimientos extraños al producto exclusivo de las pescas; gracias a los beneficios a que antes aludo, el Cabildo de San Andrés, en un año de pobreza sin precedentes, ha podido repartir 30.482,70 pesetas de socorros. Al señor Ocharan le parece escasa esta cifra para alivio de tanta miseria. A mí también; merece y necesita mucho mayor socorro la clase marinera, que es la clase que representa la vida de todas las demás, excepto la de la clase capitalista. Pero la cifra responde a los ingresos y, repito, siendo éstos los de un año de pobreza desconocida, es cifra que supera a las ordinarias de los balances anuales de muy antiguo, de antes y después de la disgregación de este Gremio.

Y nada más por hoy. Ya continuaré esta labor si el señor Ocharan desea que la continúe. Siendo este pueblo de cristal, tan de cristal que nos permite penetrar hasta las intenciones, mil medios tiene don Enrique de averiguar las altas y bajas de nuestros socios. Solo le aseguro que damos de baja a cuantos la solicitan; que solo damos de alta a los que nos convienen; y que expulsamos sin consideración a cuantos estorban en nuestro camino honrado y en nuestras aspiraciones santas.

T. IBARRA.

(De *La Ilustración de Castro*).

AYUNTAMIENTO

El museo de Paleontología.

Hoy visitamos, como de costumbre, al señor alcalde interino, quien nos manifestó que se ocupa actualmente de los trabajos necesarios para la organización del museo de Paleontología, a cuyo efecto había celebrado al medio día una entrevista con los señores Artigas y alcalde del Río.

Los mencionados señores informaron al señor Barreda de los trabajos que es preciso realizar para traer de París los objectos que han de figurar en el museo que se organiza.

El regreso del alcalde.

Del alcalde señor Vega Lamera no tenía hoy noticias el señor Barreda, e ignoraba igualmente cuando regresará de la corte, aunque suponía que no se hará esperar mucho.

Libramientos al pago.

Por la Depositaría de Hacienda, han sido puestos al pago los libramientos siguientes:

Don Eduardo Marqués 135.000 pesetas.

La Región, 3 de febrero de 1925.

DE CASTRO URDIALES

POSITO DE PESCADORES

La benéfica institución Pósito de Pescadores, del noble Gremio de San Andrés de esta ciudad, sigue una marcha rápida y progresista. Esta Sociedad hace próximamente tres años que fué constituída en "Pósito", y en tan corto lapso de tiempo tiene ya de su propiedad trece motoras y cuatro vaporcitos de pesca, con todos sus aparejos.

En estos días la comisión directiva ha dado órdenes a un astillero de Ondárroa para la construcción de dos nuevos vaporcitos modernos, con calderas horizontales, que estarán terminados para la próxima costera del bonito.

He de manifestar públicamente, y en honor a la verdad, que hasta la fecha, todas las embarcaciones y enseres adquiridos por este meritorio gremio (salvo la motora número 13 que fué comprada de segunda mano), han sido nuevas.

Atalaya, 21 de junio de 1925.

¿POR QUÉ QUIERO A CASTRO?

Cuando en el ardor de las polémicas afirmábamos que queríamos a Castro tanto como el más amante de sus hijos, no era la frase un latiguillo retórico para producir un efecto momentáneo

En esas líneas estaba vivo y entero nuestro corazón. Castro es un recuerdo inolvidable en nuestra vida de escritores; un recuerdo gemelo al de la iglesia en que nos bautizaron. Por que en Castro nos bautizaron literariamente y en un periódico castreño que todavía vive y que ojalá viva muchos años, la simpática "Ilustración", se publicaron las primeras cuartillas destinadas al público.

A partir de aquel día data nuestra vida de escritores. Había fundado la "Ilustración de Castro" un tío carnal nuestro, que en Castro murió, Alfredo del Río Iturralde. Nosotros íbamos entonces al Instituto y escribíamos los primeros versos que luego se leían y comentaban en un katipunan literario, de pantalón corto, una zapatería de los mercados de la Plaza Nueva, donde nos reuníamos unos cuantos estudiantes. Víctor Colina, hoy capitán de barco, y Francisco Arpide, hoy profesor en Palencia, entre otros. Allí se leyeron los primeros versos nuestros, que eran unas quintillas "con todas las de la ley", dedicadas a Castro.

¿Por qué Castro mereció nuestras primicias? Seguramente por que en aquellos días se había celebrado en la bella ciudad castreña un concurso literario que tuvo gran resonancia en la provincia. Creemos que presidió el Jurado Pereda, y en él obtuvo la Flor Natural, Fernando Segura.

Después de leídas las quintillas, uno de los contertulios, Víctor Colina o Arpide, nos dijo:

—¿A que no las publicas?

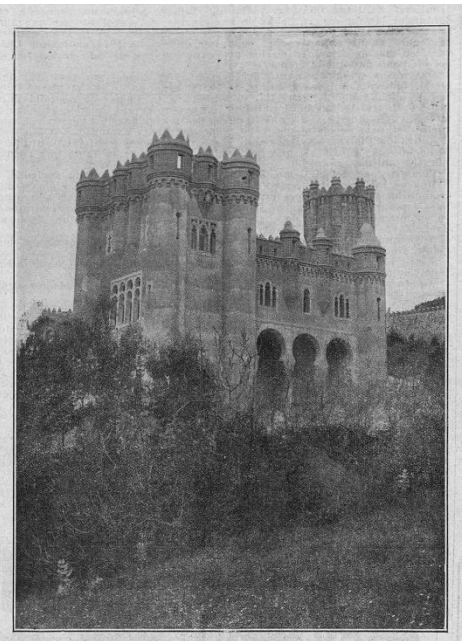
Entonces nosotros nos acordamos de nuestro tío, de su periódico "La Ilustración" y nos sentimos audaces. Las quintillas fueron al correo y en el número siguiente se publicaron.

Tenemos una vaga idea de lo que era "La Ilustración" entonces. Era de mayor formato que la actual, con ilustraciones gráficas y con mucha literatura.

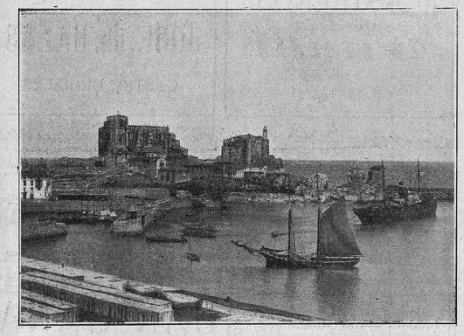
En la tertulia de la zapatería ver las quintillas impresas produjo asombro. Quizás aquel hecho en sí insignificante determinara la orientación de nuestra vida. Si aquellas quintillas hubieran ido al cesto de los papeles, a lo que eran acreedoras por sus ripios, quizás nos hubiésemos curado de la manía de escribir. Pero Dios dispuso las cosas de otro modo. Muchas veces evocando recuerdos lejanos y repasando papeles viejos, hubiésemos querido encontrar un ejemplar de aquella "Ilustración" en que aquellas quintillas aparecieron.

En su forma inocente, incorrecta, como un balbuceo infantil, hubiésemos hallado una complacencia que no sentimos ahora ante otros trabajos nacidos en bien distintas condiciones. Pero el ejemplar debió irse a fondo en una de los muchos naufragios de nuestra vida, y de aquellas quintillas por las que amamos a Castro tanto como puede amarle cualquier castreño, sólo nos queda un vago machaqueo de consonantes y un pintoresco e impreciso desfile de ripios.

(PICK)



CASTRO MONUMENTAL.—Castillo palacio de estilo mudéjar, propiedad de D. Luis Ocharan Fot. Ximenez



CASTRO MARÍTIMO.—Los puertos. Al fondo las históricas Santa Ana y Santa María. Fot Ximenez.

LA INDUSTRIA DEL MAR

Desde los tiempos más radicalmente remotos hasta muchos años después del descubrimiento de América, la vida de Castro estuvo atenida exclusivamente a lo que daba el mar.

En todas las épocas de la historia, sus hijos fueron marineros y pescadores; de las hazañas y triunfos que realizaron en los mares nos hablan con elogio los mejores historiadores.

Se constituyó su Gremio de Pescadores "Noble Cabildo de San Andrés", cuando se fundó la Marina de Castilla, a la que los castreños prestaron tan señalados servicios que el Cabildo recibió a su lealtad honrados privilegios de distintos Reyes y Emperadores.

Andraca, Quintana "El Chato" y otros bravos capitanes santanderinos, preferían para sus barcos de vela marineros castreños, porque eran verdaderos lobos de mar aquellos dignos antepasados nuestros, aquellos nobles y leales hijos de

El Castro del blanco tul
que no tembló ante cañones:
de este pueblo de leones
vestidos de blusa azul.

Aunque no somos viejos todavía alcanzamos a conocer los tiempos en que si exceptuamos dos casas ricas, se componía de pescadores la mayor parte del vecindario de la Noble Villa, y hemos asistido al cambio que se ha experimentado en las costumbres, al progreso estético de la población y al aumento de su riqueza, que tuvieron como causa principal de su razón de ser, el arribo a los patrios lares de los primeros emigrantes castreños a las distintas Américas.

Iniciada una gran parte de su riqueza, Castro llegó a ser como pescador y conservero el más importante de los puertos del Cantábrico y sus conservas de pescados se preferían en las principales plazas de América, sosteniendo durante muchos años el primer puesto en aquellos grandes mercados.

Hace ya algunos años, y por causas que ahora no hemos de exponer, la industria conservera llegó a un período tan grande de decadencia que casi desapareció en absoluto. Se cerraron la mayor parte de las fábricas y el puerto llegó también a un estado tan lamentable de decadencia, que ha estado durante algunos años en condiciones terribles de inferioridad con relación a los demás puertos de la costa.

Nos habíamos quedado atrás. Nuestra flota pesquera no era ni tan potente, ni tan moderna, ni tan numerosa como la de otros puertos. El radio de acción de nuestros pescadores llegó a ser muy reducido y sólo se pescaba en las abras próximas al puerto, con gran perjuicio del progreso y florecimiento de la vida local.

Pero de pronto, y coincidiendo tal vez con la elevación de precios que alcanzaron las pescas durante la guerra, se inició el resurgimiento del puerto, y nuestra flota pesquera adquirió en poco tiempo gran incremento, estando hoy formada por unas veinte motoras y más de veinte vaporcitos, todos de construcción moderna y de excelentes condiciones marineras.

Actualmente se construyen más vapores que constituirán nuevos elementos de vida; y, sin embargo, la industria conservera y la fabricación del pescado en todos los órdenes, no han aumentado en la proporción que hoy exige la importancia de los Gremios de mareantes.

Han cambiado las normas y no nos damos cuenta de que aquí se industrializa poco la pesca, como si a la actual generación no le interesaran las cosas del mar.

Es absolutamente necesario imprimir más impulso a la industrialización de las pescas, intensificando la fabricación de conservas, pues nunca fué más actual la frase de Franklin, de que un pez es una moneda.

Y Castro debe prevenirse, sin olvidar que reune condiciones estratégicas superiores a los de otros puertos.

Pero nos hemos olvidado demasiado de nuestros hermanos los pescadores, de esos seiscientos nobles y sufridos hijos del mar que, al arrancar a la soberbia de las olas el pan de los suyos, producen anualmente cerca de **dos millones** de pesetas.

Todos procedemos del ambiente salobre de la Dársena; y si es cierto que la historia se repite, ¿quién puede asegurar que no han de volver al mar las generaciones futuras, sucesoras de los ricos de hoy?

Por mucho que se sueñe, la realidad ha de imponerse y nos hará volver los ojos al mar, que es donde únicamente tiene Castro sus Alfos Hornos y la parte principal de su riqueza en la vida del porvenir.

EUSEBIO SERTUCHA,
Director de "La Ilustración de Castro"
Castro Urdiales, junio, 1925.

CASTRO...

Castro me recuerda esas
villas náuticas inglesas
que en mi juventud inquieta
encontraba en mi camino
de marino y de poeta,
de poeta y de marino.
A Castro el recuerdo asocia
con Ayr y Ardrosan, que son
Castros de la verde Escocia,
tan querida al corazón;
pueblos pintorescos, donde
bajo el polvo del carbón
la piedra heróica se esconde;
Bellos pueblos industriales
que en mis recuerdos viajeros
muestran ojivas feudales
junto a férreos cargaderos;
cargaderos que en el mar
entran cual monstruos marinos,
y a los que iban a atracar
los barcos santanderinos
en que empecé a navegar.
Tradición santa y progreso,
abadías bajo el peso
del tiempo, remos y espeques,
un taller y un entrepot,
versos de Walter Scott
y hojas de un libro de cheques.
Eso es Castro: piedras viejas
donde dicen sus consejas
los nobles siglos que han muerto;
vestigios de antiguas rúas,
y la lámina del puerto
con sus veingleras grúas.
La epopeya soberana
del Peñón de Santa Ana
que habla de antiguos señores,
y las sórdidas tabernas
del barrio de pescadores,
y las barriadas modernas,
palacetes entre flores.

* * *

Castro me recuerda esas
villas náuticas inglesas
que en mi juventud inquieta
encontraba en mi camino
de marino y de poeta,
de poeta y de marino...

José del Río Sáinz.

BANCO DE VIZCAYA
(Sucursal de Castro-Urdiales)
EN ESTE ESTABLECIMIENTO SE HACEN TODAS LAS OPERACIONES DE BANCA Y BOLSA
Gerente: D. SEVERINO DOU

LA ATALAYA Publicará el martes su segundo número extraordinario dedicado a Castro, con extensas informaciones generales y deportivas de «Pepito Peda
Leed el martes LA ATALAYA

LA MARINA
RESTAURANT GRAN HOTEL — GRAN CAFÉ SE EXPENDEN
SERVICIO ESMERADO — LAS MEJORES MARCAS

GRAN TALLER DE CARPINTERIA MECANICA
Leopoldo Pascua
SE HACE TODA CLASE DE CARPINTERIA Y CONSTRUCCIONES DE OBRAS
CASTRO-URDIALES

GRAN SERVICIO DE VIAJEROS EN MAGNIFICOS AUTOBUSES
ENTRE
BILBAO Y CASTRO
Propietario: LÁZARO ARANA

Atalaya, 28 de junio de 1925.

UN GRAVE PELIGRO

Las asociaciones de pescadores

Hace algunos días publicaba "El Liberal", de Bilbao, un razonado artículo, en el que trataba de la petición formulada por el presidente del "Gremio de San Andrés, Pósito de Pescadores", de Castro Urdiales, quien pretende para dicho Gremio la exclusiva de la venta de las pescas de las embarcaciones forasteras que arriban a aquel puerto, lo que tendría como consecuencia lógica inutilizar a la "Cofradía de Pescadores de San Pedro". La petición fué dirigida al gobernador civil, y esta autoridad se declaró incompetente, añadiendo que quien debía resolver el asunto era el Ayuntamiento de Castro Urdiales. En vista de ello, el presidente del Gremio de San Andrés trasladó inmediatamente la petición al Ayuntamiento.

"El Liberal", al tratar del asunto, hacía notar varias coincidencias extraordinarias y merecen ser tenidas en cuenta. En don Timoteo Ibarra, que interviene activamente en el asunto, se reunen la presidencia del Gremio de Pescadores, que solicita la exclusiva, y el cargo de alcalde-presidente del Ayuntamiento, que ha de resolver la petición, cargos que en esta ocasión son a todas luces incompatibles. Y como si ello fuera poco, tiene dada su firma, en unión del concejal don Tomás Marina, para garantizar a dicho Gremio la suma de trescientas mil pesetas, poco más o menos, con lo que su intervención puede parecer interesada.

Estima "El Liberal"—y en esta opinión le acompañamos—que el señor Ibarra debe dimitir uno de los dos cargos, pues no se puede ser a un tiempo mismo juez y parte, máxime cuando se trata de intereses encontrados.

Pero hay algo más que merece fijar la atención, no sólo de las Sociedades de mareantes de Castro Urdiales, sino de todas las Asociaciones de pescadores. El mismo señor Ibarra, según referencias que tenemos por exactas, ha denunciado que la Cofradía de San Pedro no ha pagado el impuesto de utilidades.

No creemos que la denuncia prospere, dados los fines benéficos a que dedican todas las Sociedades de pescadores las utilidades que obtienen; pero creemos un deber dar la voz de alarma, porque si la denuncia prosperase y se obligara a la Cofradía de San Pedro, de Castro Urdiales, a pagar ese impuesto, correrían la misma suerte las Asociaciones análogas, lo que significaría su ruina, y como consecuencia la miseria de las familias de pescadores, que cuando llega el invierno y no se puede salir a la mar, no cuentan con otros recursos para vivir que los repartos que sus Asociaciones hacen.

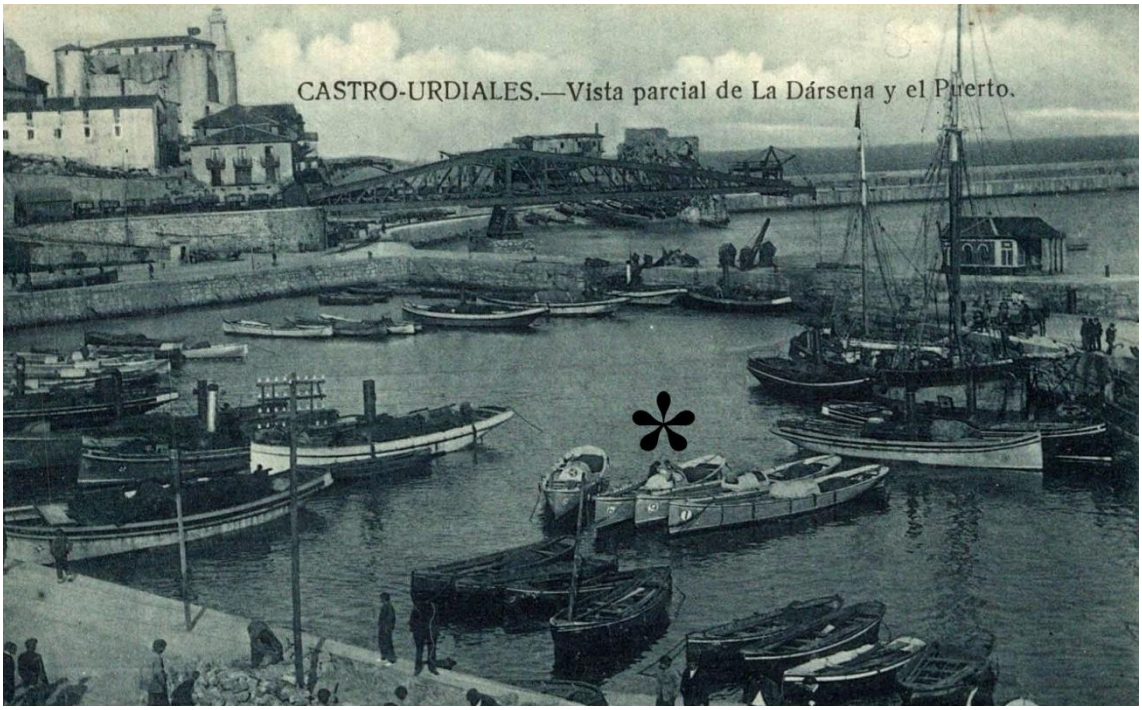
Por hoy nos abstenemos de emitir juicios que, necesariamente, habrían de ser duros. Nos limitamos a dar la voz de alarma a todos los pescadores para que, unidos, procuren conjurar el grave peligro que corren sus Asociaciones si llega a prosperar la denuncia formulada contra la "Cofradía de Pescadores de San Pedro".

LA ATALAYA, que siempre ha demostrado el afecto que siente por los abnegados trabajadores del mar, procurará estar al corriente de cuanto ocurra en este interesantísimo asunto y lo hará público para evitar el grave daño que se trata de inferir a quienes, a costa de mil peligros, conquistan el diario sustento.

Atalaya, 12 de agosto de 1925.

Las antiguas traineras con motor de gasolina no debieron dar buenos resultados mecánico, o bien se quedaban ya pequeñas a la hora de ir a caladeros más lejanos; mucho más en años de constantes quejas por la falta de pesca. En el mes de octubre del año siguiente el Cabildo quería desprenderse de ellas. Es evidente que con esta nueva política de empezar a vender embarcaciones podían aligerase las cargas financieras:

(20 de octubre de 1926) ***"El Sr. Presidente dio cuenta de haber recibido de la Caja Central de Crédito Marítimo con fecha 25 del pasado mes, un oficio de dicha Caja autorizando al Pósito a vender ocho motoras, para lo cual remitían a la Ayudantía de Marina un oficio levantando la hipoteca de las citadas motoras" (...) Al mismo tiempo participa que Dn. Fidel Gutiérrez, de Frandio en unión de otros dos señores, desea comprar la motora Noble Cabildo de San Andrés nº. 8 por 3.000 pesetas".***



Algunas de las traineras a motor del Cabildo.

Siguiendo con esta nueva política de ventas, el 26 de octubre del mismo 1926 se facultó a Timoteo Ibarra para que personalmente negociara la venta de las siete motoras - traineras restante. En febrero de 1927 dos fueron

vendidas a armadores de Laredo. Poco después ya no sólo el Pósito de San Andrés se deshacía de las traineras, ahora había que aligerar también el almacén de pertrechos de pesca:

(15 de abril de 1927) ***"En vista del sobrante de redes de anchoa de malla que posee el Pósito, por paro[2] y venta de las motoras, se acuerda por unanimidad que de las 228 redes en uso y 6 nuevas que hay de existencia, se proceda a la venta de unas noventa redes próximamente como máximo y al precio no inferior a cien pesetas cada una, dejando por lo tanto las suficientes para los barcos que hoy disponemos y alguna sobrante".***

El Pósito se desprendía de las primeras motoras y de parte de los efectos de pesca. Estaba claro que no eran buenos tiempos. Escaseaban las capturas y arreciaban las deudas. Por eso no hubo más remedio que establecer una nueva política en cuanto a los barcos: hacerse con una parte de la propiedad de nuevas unidades. Es precisamente lo que se planteó el 10 de mayo de ese mismo 1927:

"En vista del ofrecimiento de venta por Dn. José Rodriguez del vapor "Gayarre", de Suances y varios cercos, bolinches y otros objetos en la cantidad de veinte mil pesetas a pagar en varios plazos; se acuerda comprar para este Pósito una cuarta de dicho vapor y enseres, o sea entregándole Cinco mil pesetas y que dicho vapor se traiga a navegar en este puerto, administrado por el Pósito y aún cuando el Sr. Rodriguez es dueño de tres cuartas partes, se repartirán los beneficios que obtenga a partes iguales entre ambos o sea al 50% para el Pósito y el otro 50% para el S. Rodriguez".

[2] La documentación conservada por el Pósito de San Andrés pone de manifiesto que la década de 1920 resultó sumamente deficitaria en capturas. Todos los años están plagados de referencias a la necesidad de repartir socorros entre la marinería.

De las cofradías santanderinas, tal vez la más antigua era la de Castro-Urdiales, denominada Noble Cabildo de San Andrés, que se organizó en el siglo XIII, y que hace poco se transformó en Pósito de pescadores. En todo el litoral cantábrico van desapareciendo las cofradías, para dar paso a las nuevas asociaciones, pósitos de pescadores. Por lo que a Santander se refiere, funcionan ya los de Castro-Urdiales, Laredo, Comillas y Colindres.

La obra de los pósitos, hace poco iniciados, va transformando la vida de los pescadores e influye notablemente en su cultura. Bastará para probarlo dar una breve referencia de lo que es el Pósito de Castro-Urdiales. Posee este Pósito cuatro vapores de propiedad colectiva y diez motores, varios inmuebles, un taller mecánico y un taller de tintes. El número de asociados al Pósito es de 332, y su capital asciende a medio millón de pesetas, aproximadamente. El Pósito sostiene a 63 ancianos e inválidos y ofrece diversos auxilios a diez y nueve viuda de marineros.

Cobra cada marinero de los que trabajan en el Pósito 1.550 pesetas al año, y cada anciano inválido, 375. El promedio anual de lo invertido en socorros en el año anterior es de 30.400 pesetas, y lo pagado al médico y a la farmacia asciende a 7.250 pesetas. Si el pescador se diese cuenta de los grandes beneficios que proporciona la cooperación, a buen seguro que los cinco mil pescadores santanderinos estarían hoy unidos como un solo hombre en estas organizaciones cooperativas.

La Voz, 3 de marzo de 1927.

Es evidente que la mayor parte de los marineros del Pósito de San Andrés faenaban en barcos propiedad del mismo. Desde años atrás el grueso de los armadores había abandonado el viejo Cabildo para fundar el de San Pedro. Muy pocos, pero algunos patrones-dueños a la altura de 1928 aún e mantenían fieles a la vetusta Cofradía (En el año 1923 faenaban dentro de la Cofradía 12 de embarcaciones de propiedad particular). Este es el caso de Daniel Antuñano, que en el año 1928 vendió sus embarcaciones a un socio de la cofradía de San Pedro, provocando así un nuevo y grave problema:

(26 de de febrero de 1928) ***"Dada cuenta de que el armador Don Daniel Antuñano ha vendido los tres vapores de su propiedad, pasando dichos barcos a ser explotados por un armador perteneciente a la Sociedad de San Pedro, dejando así abandonados a unos cincuenta marineros del nuestro, hecho que nos crea una situación difícil de resolver para que tengan la ocupación adecuada en las faenas de la pesca, sino nos determinamos a procurar la adquisición de barcos de vapor que suplan los tres de dicho Sr. Antuñano; después de detallado estudio para llegar a tal fin se acuerda solicitar un préstamo de cuarenta mil pesetas pagaderas en tres mensualidades con el seis por ciento de interés anual, obligándonos con todo nuestro recursos incluso los ingresos del derecho por cuenta de los derechos de pescas, para garantizar el cumplimiento de esta nueva obligación que ha de servir para mejorar a todos los asociados, repartiendo mejor las tripulaciones entre los barcos y sean las soldadas mayores, toda vez que tenemos ahora exceso de gente en todos los barcos".***

Al final, para poder dar trabajo a la mayoría de los marineros llegó en el mes de abril el nuevo vapor rotulado con la letra H.

(20 de abril de 1928) ***"En vista del exceso de tripulantes que hay en todos los barcos para ir a la pesca, se acuerda comprar el vapor "Ana María" de Santander con todos sus artes y enseres, propiedad de Dn. Alfredo Ganzo, quien los ofrece en la cantidad de pesetas siete mil quinientas, las mismas que se acuerda pagar por dicha compra, haciendo el traspaso de dicho barco en la Ayudantía de Marina de Castro, con el nombre de Pósito Pescadores Noble Cabildo de San Andrés H, folio 672".***

En el mes de junio, después de intentar vender otra vez las dos últimas traineras a motor, llegaría definitivamente el vapor de Suances, esta vez bautizado con la letra G.

(30 de junio de 1928) ***"Don José Rodríguez, ofrece al Pósito las 3/4 partes de su propiedad del vapor Gayarre y sus enseres, y conforme con su oferta se acuerda comprar a dicho Sr., las referidas tres cuartas partes de la propiedad del citado vapor y us enseres por la cantidad de cinco mil pesetas a quien se le entregan mediante recibo, pasando así el Gayarre y todos sus artes y enseres a ser propiedad de este Pósito su totalidad, según el traspaso hecho en la Ayudantía de Marina de Santander, con el nombre de vapor Noble Cabildo de San Andrés G".***

Finalizando el año de nuevo se planteaba la necesidad de seguir adquiriendo vapores de pesca, aunque también había que arreglar urgentemente otros comprados antes de segunda mano:

(3 de noviembre 1928) ***"Teniendo en cuenta que todos los barcos llevan exceso de gente lo que hace que las soldadas sean muy reducidas, se acuerda comprar un barco de nueva construcción de máquina triple expansión de 22 H.P. con caldera de 35 H.P. de las llamadas tipo Turgan patentada, en la cantidad de pesetas veintisiete mil quinientas, según contrato hecho con los Señores Balenciaga S.A. y Arrizabalaga y Olasagasti, ambos de Zumaya, a entregar dicho barco en el próximo primero de marzo próximo.***

En vista de que el casco del vapor H hace mucha agua, se acuerda encargar un caso nuevo (...) haciendo la compra de este casco verbalmente en pesetas (seis mil quinientas pesetas) a los Srs. Viuda Urresti de Ondarroa, quien personalmente ofrece a este Pósito hacer un casco modelo y de toda satisfacción con máximas garantías de construcción".

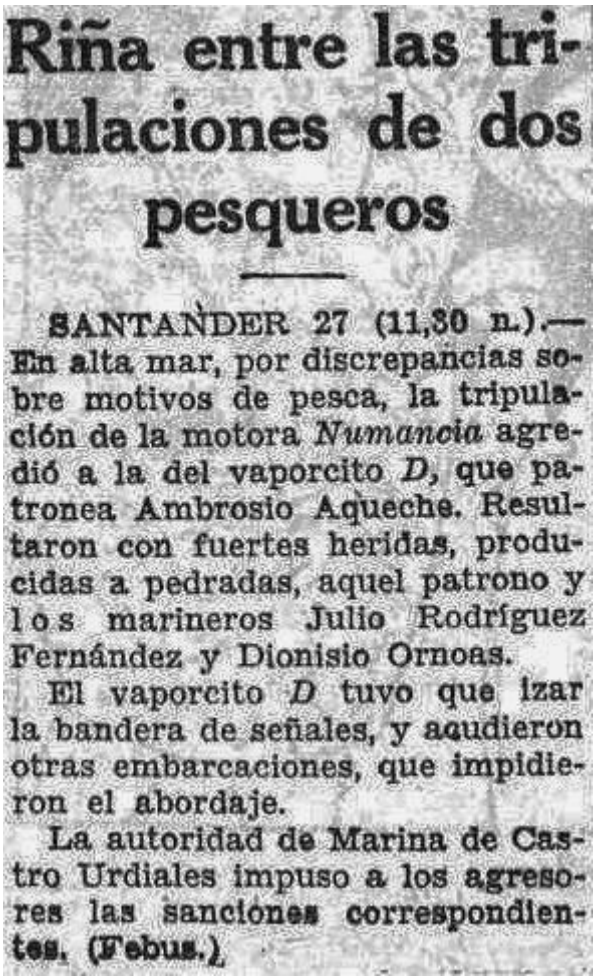
Acababa 1928, y de nuevo nuestras actas señalan la llegada de más embarcaciones y, a la vez, irremediablemente las nuevas deudas contraídas:

(26 de diciembre de 1928) ***"El Sr. Presidente manifiesta que la Junta Administrativa dándose perfecta cuenta de la escasez de barcos que toen el Pósito para las atenciones de sus socios, lo que ocasiona gran disminución de sus escasos ingresos por el sobrante de tripulantes que hay en todos los barcos;***

adquirió como ya todos han visto en los meses pasados los barcos Gayarre y Ana María, que hoy propiedad de este Pósito se llaman G y H.

Así mismo se ha contratado un barco de nueva construcción y de los más modernos, a los Srs. Balenciaga S.A. de Zumaya, en la cantidad de pesetas veintisiete mil quinientas, cuyos barcos recibiremos sobre primeros de Marzo y se llamará letra Y; y también se ha encargado un caso nuevo a los talleres de Sra. Viuda de Urresti y Sobrino de Ondarroa".

El objeto de esta reunión extraordinaria, al mismo tiempo que dar a conocer tan importantes adquisiciones, lo era el de arbitrar los medios necesarios para todos estos compromisos, y por lo mismo la Junta Directiva se complace en anunciar a la General, que el préstamo de 150.000 pesetas que en febrero del año 1924 nos dio la Caja Central de Crédito Marítimo, será amortizado con el último plazo de 12.500 pesetas que nos falta de pagar en febrero del año próximo 1929, fecha en que vence, y que por lo tanto ya después sólo nos queda por amortizar la mitad del segundo préstamo de 34.000 pesetas hecho por dicha Caja en enero del año de mil novecientos veinticinco".



Riña entre las tripulaciones de dos pesqueros

SANTANDER 27 (11,30 n.).—En alta mar, por discrepancias sobre motivos de pesca, la tripulación de la motora *Numancia* agredió a la del vaporcito *D*, que patronea Ambrosio Aqueche. Resultaron con fuertes heridas, producidas a pedradas, aquel patrono y los marineros Julio Rodríguez Fernández y Dionisio Ornoas.

El vaporcito *D* tuvo que izar la bandera de señales, y acudieron otras embarcaciones, que impidieron el abordaje.

La autoridad de Marina de Castro Urdiales impuso a los agresores las sanciones correspondientes. (Febus.)

La Voz, 28 de marzo de 1929.

Con la llegada de 1929 el Pósito de San Andrés otra vez se lanzó a la compra de nuevas embarcaciones:

(15 de marzo de 1929) ***"Visto el ofrecimiento que hace a este Pósito, el de Comillas sobre la venta de sus dos vapores de pesca denominados "Maitena" y "Nuestra Señora del Carmen", recomendándonos la Caja Central de Crédito Marítimo su adquisición, se acuerda la compra a dicho Pósito de los referidos vapores en la cantidad de pesetas veintitrés mil, y que la referida cantidad les sea abonada a los de Comillas por la Caja Central, encargándonos de solicitar de dicha Caja los plazos de pago de dichos vapores.***

Se nombra el Personal que acudirá a Comillas a traer dichos vapores en el día de San José, y que a dichos vapores se les inscriba en esta Ayudantía con las letras F y K. Se acuerda así mismo nombrar patrones para dichos vapores, recayendo el nombramiento para el vapor F a Carmelo Barquín y del vapor K a Santiago Garay".

Llegará el año nuevo de 1930, y no sin algunos problemas arrastrados de tiempo atrás: laa venta de los restos de las antiguas traineras con motor de gasolina y el estado de ciertos motores de vapor.

(10 de marzo de 1930) *"Remitir oficio al armador de la motora María Magdalena, Dn. José Carasa, que en abril del año 1928 compró a este Pósito un motor "Balbot" sin que hasta la fecha haya abonado por él ninguna cantidad, y manifestarle que este Pósito ve con desagrado su retraimiento en el pago de dicho motor, y que lo pague en cuatro plazos dentro del presente año.*

Leída la carta del Perito reconocedor de las calderas, dando cuenta de haber dado por inútil la caldera del vapor H por su mal estado, dando un plazo de dos meses para reponerla por otra nueva, se acuerda pedir precios a los Sres. Balenciaga de Zumaya para la compra de dicha caldera".

El corralón

El barrio de los pescadores en la ciudad de Castro Urdiales

Plaza del Ayuntamiento

Es confortadora esta sombra húmeda de agua de mar, de las callejas estrechas del puerto, que huelen á bonito frito y á salazón. Hay en el arroyo desperdicios de pescado, sobre los que revolotean enjambres de moscas. En los quicios de las puertas se ven niños mocosos, de color de arena mojada, mal cubiertas sus carnes con una camisilla desgarrada, que deja al aire el sexo.

Las casas de estas calles están ruinosas, torcidas, con las fachadas abombadas, como en meses mayores, llenas de lacras y desconchaduras, por donde asoman ladrillos milenarios. De todas las ventanas penden ropas recién lavadas: anchos pantalones de pescadores y acartonados «sudestes»; ropas de niños y alguna falda que el viento hincha como un globo.

Me gusta penetrar en las tabernas de estas calles sombrías. Son unos locales sórdidos, obscuros y sucios, de

ahumadas paredes, con prospectos multicolores ultrajados por cientos de moscas. Las mesas, de madera, desgastada por el roce del estropajo, conservan las huellas redondas de los vasos de vino.

En los estantes, entre las botellas empolvadas, suele haber la reproducción de una vieja goleta, ya desmantelada, obra de algún pacienzudo artífice.

Del techo cuelga, atada por una cuerda, la jaula del grillo, que es el ioro de los pobres. Siempre hay en estas tabernas un viejo parroquiano que se expresa con la terminología de «á bordo», como el barítono de *Marina*. El pellejo de vino, tirado á lo largo, tembloroso y flácido, parece una res sangrante, y la guitarra, mugrienta en los trastes, deja caer en rizos y espirales las cuerdas.

En la calle suenan los zuecos de las destripadoras de sardinas, que salen de la fábrica alborotando, y se oye el llorar incesante de los crios, y la canción con que se acompaña su trabajo una remendadora de redes.

Calles umbrosas y frescas ó soleadas y ardientes del barrio de pescadores, con sus casuchas absurdas, miserables, sus negras bodegas y sus desperdicios de pescado, que husmean los perros famélicos.

Hay un silencio de pereza, de siesta. Por las bocas de estas calles se ve á lo lejos un trozo del mar como una palangana de añil dispuesta para un tinte, se ve un trozo del puerto con las chimeneas negras, amarillas y rojas de los vaporcitos pesqueros; se ve un pedazo de cielo limpio; se ve el castillo antiquísimo ó la vieja iglesia sin torre, que siempre tiene á sus pies algún turista con la cabeza echada hacia atrás.

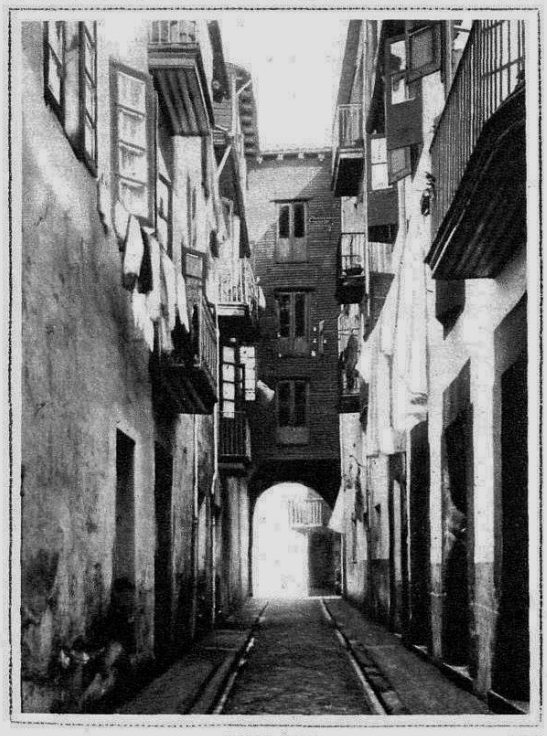
Estas salidas de las calles parecen grandes cuadros pintados por paisajistas amanerados, «academicistas», que cultivan el tópico marítimo, porque nada más amanerado que la Naturaleza misma.

Me gusta pasear por estos pasadizos y bajo los arcos de la plaza, que hieden á pescado con olor penetrante que se adhiere á la ropa y á las manos, y me gusta visitar sus tienduchas que no venden ninguna mercancía, y sus bodegones salitrosos y resbaladizos.

Todos los años, el día de la Virgen del Carmen, estas callejuelas se animan. De cada taberna salen rasgueos de guitarra y jotas. En los balcones no habrá ropa puesta á secar, y á través de ellos, se ve desde la calle esa esfera brillante que pende del techo de la sala y que no falta en ninguna casa de pescador.

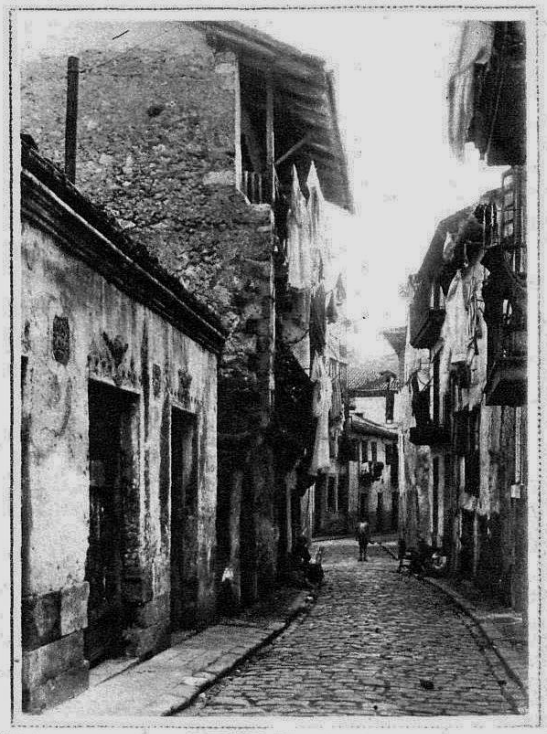
T. MENDIVE

Un rincón del puerto



Calle de Escoria

(Fots. Altuna)



Calle del Horno

Mundo Gráfico, 25 de septiembre de 1929.

Una vez más la documentación del 15 de abril de 1930 evidencia los "parcheos" en el estado e algunas embarcaciones:

"Encargar dos cascos de nueva construcción tipos igual al vapor I para renovar los de los vapores del Pósito F y J, y encargar los mismos a los astilleros del Sr. Arrizabalaga y Olsagasti de Zumaya, siendo el primero para el vapor J, mediante contrato con dicha casa (...), y también encargar a Balenciaga de Zumaya los guardacalores y chimeneas para el mismo".

Además de las deudas con la Caja de Crédito Marítimo y otras entidades financiaras, a la altura de 1930 era mucho lo que se debía al eterno presidente Timoteo Ibarra:

(15 de septiembre de 1930) *"1º. El Pósito "Noble Cabildo de San Andrés", reconoce la valiosa e importante ayuda recibida de su Presidente Dn. Timoteo Ibarra y Sota, quien no solamente ha guiado con inteligencia y celo incomparables su administración y desenvolvimiento, sino que ha llegado al material sacrifico de sus propios intereses en beneficio de la institución, que le es deudora del perpetuo agradecimiento que aquí se complace en expresar.*

2º. El mismo Pósito se reconoce y declara deudor al St. Ibarra por la cantidad de noventa y un mil setecientas ochenta y nueve pesetas con sesenta y seis céntimos (91.789,66) que a esta fecha arroja el dato de la cuenta abierta en sus libros a dicho Sr. con ocasión de los anticipos que el mismo le ha facilitado en ocasiones diferentes para atender sus necesidades, al interés del seis por ciento (6%) anual, que dicho saldo seguirá devengando.

3º. Y por último, para la extinción de ese crédito, que de desear es desaparezca, tanto para bien del Sr. Ibarra, como del Pósito, se acuerda que se hagan efectivas la expresado cuantas cantidades permita la situación económica de la entidad, en cuantos momentos oportunos sea, sin que por lo mismo deje de cumplirse el plazo de diez anualidades que comenzarán a constarse en 31 de Diciembre del corriente año como primer vencimiento de las mismas".

Don Timoteo Ibarra y Sota.

Excmo. Sr.: Vistas las propuestas formuladas al efecto, S. M. el Rey (q. D. g.) ha tenido a bien conceder a los señores D. Tomás Marina Bringas y D. Timoteo Ibarra Sota, la Cruz de segunda clase de la Orden del Mérito Naval, con distintivo blanco, como premio a la labor altruista realizada en pro del Pósito de pescadores de Castro-Urdiales, como Inspector el primero y como Presidente el segundo.

De Real orden lo digo a V. E. para su conocimiento y efectos.—Dios guarde a V. E. muchos años.—Madrid, 11 de julio de 1930.

Distinción otorgada por el Ministerio de Marina.

CASTRO URDIALES

LAS OBRAS GRANDES Y LA HISTORIA DE UNOS PESCADORES

Dirán los amables lectores que cuanto vamos diciendo no parece que se refiere al título de este artículo, dedicado con el mayor interés a todos los pescadores. Perdónenme la digresión, que sólo tiene por objeto poner por anticipado las consecuencias y ejemplos de lo que a continuación verán nuestros lectores.

A Castro Urdiales, bello rincón de nuestra Montaña, nos lo ha hecho conocer por vez primera una amable invitación de aquel Pósito de Pescadores, que tuvo la delicadeza de invitarnos a hablar en su local. Mucho más que oír nuestra torpe palabra, querían aquellos pescadores que admirásemos su obra. Y en verdad que la hemos admirado. Debemos citarla para ejemplo de todos y principalmente de los pescadores. Sentimos tener que cansar demasiado a los lectores; pero dedicaremos un par de artículos a esta obra. Y tenemos por seguro que, al fin, todos cuantos nos lean comprenderán la honda espiritualidad de la obra realizada por los pescadores de Castro Urdiales.

Era el noble cabildo de San Andrés, constituído hace más de seis siglos por todos los pescadores de Castro, armadores y marineros. Todos estaban juntos en este cabildo, que aun conserva ese nombre. Fué allá por el año 1922 cuando se rompió esta unidad, al pretender los armadores rebajar las condiciones de trabajo del personal marinero, amenazando al cabildo con amarrar los barcos si no eran aceptadas sus condiciones. Ellos eran los dueños, y el cabildo tenía que someterse, pues, de lo contrario, no habría barcos para los pescadores.

Aquí empieza la lucha entre aquellos poseedores y aquellos desposeídos. Los armadores se hacen fuertes y amarran sus barcos, pretendiendo sitiar por hambre a aquellos quinientos hombres. Con este fin se separan del cabildo y se constituyen en otro, bajo la advocación de otro santo. Este es el cabildo de San Pedro. Es curiosa esta pelea, porque mientras el San Andrés lucha al lado del proletariado, el San Pedro defiende a los poderosos, sitiando a los marineros, para que abandonen al San Andrés y se vayan al San Pedro, sometidos y vencidos, si quieren ir a pescar en los barcos de los armadores. Confesamos que nos es indiferente toda esta santidad. Pero no podemos ocultar la franca simpatía que nos inspira ese San Andrés heroico, que, enfrentándose con San Pedro, proclama las excelencias del socialismo humanista.

"¡No nos someteremos!", gritan los pescadores en clamorosa asamblea. Pero el tiempo pasa y los armadores, fuertes en el San Pedro, no desamarran los barcos. Con lo cual empieza a cundir el hambre entre aquellos pescadores. Es en este momento cuando surge la iniciativa de construir barcos propios, para lo cual no hay dinero. Y se busca, como veremos más tarde.

Bruno ALONSO

(Continuará.)

Cantábrico, 29 de marzo de 1930.

CASTRO URDIALES

LAS OBRAS GRANDES Y LA HISTORIA DE UNOS PESCADORES

(Continuación.)

En el noble cabildo de San Andrés hay, en la presidencia, un hombre que sabe sentir hondamente el malestar de los pescadores, ante la persistencia de los armadores, que no quieren desamarrar sus barcos mientras no sacien sus deseos. Es un hombre que no es un pescador, que estuvo en América y que posee algún capital. Ama a su pueblo y siente honda simpatía por la clase marinera, que le brindó la presidencia cuando todos los que viven de la pesca estaban juntos. Es un hombre inteligente y de grandes iniciativas. Así debieron verlo las gentes reaccionarias, que, creyendo que era un peligro, hicieron cuanto pudieron para atraérselo a su causa. No sabemos si lo consiguieron. Lo que sí afirmamos es que su espíritu sigue estando con el pueblo.

Este hombre altruísta, en medio de la contienda, pone su dinero y su firma para que el noble cabildo adquiera barcos por su cuenta. Necesitan los pescadores trece motoras, que los talleres de Ondárroa construyen rápidamente. Hay un grave contratiempo, por la barrera aduanera, que, al caducar el convenio comercial con Francia, no deja entrar los motores si no se paga derechos dobles. Sin embargo, se paga todo, importando todos los barcos, con sus equipos completos, doscientas mil pesetas. Mucho dinero es. Pero no importa. La firma del presidente vale algo más que todo eso. Probablemente, los armadores y los patronos no le perdonarán nunca esta actitud generosa, desinteresada y digna, bien distinta, por cierto, de la de esos otros que banquetean a sus obreros o les donan cantidades a cambio de sujetarlos y someterlos.

La salida de las trece motoras fué una cosa emocionante, presenciada por todo el pueblo, que a la vez vió vencida la resistencia de los armadores, quienes, en su cabildo de San Pedro, vieron cómo aquella flota que llamaron "socialista", regresaba al puerto con gran carga de pescado. Hubo una gran costera y en menos de nueve meses fueron amortizadas cuarenta y cinco mil pesetas. El cabildo se transformó en Pósito, consiguiendo las subvenciones que el Estado concede a los Pósitos Marítimos, y teniendo necesidad más tarde de deshacerse de las motoras y de adquirir barcos mayores para la pesca de altura, que es la que, en general, se impone en aquellas playas.

En la actualidad, el Pósito posee diez hermosos barcos, que suman un gran capital y que son lo mejor y más fuerte de Castro y de todo el litoral de España. Y con ser esto mucho, hay que admirar más aún la gran organización, la gran administración de este Pósito, con su stock y con sus almacenes de materiales y de efectos navales. Todo ello es de los pescadores, de su Pósito o cooperativa, que se rige democráticamente, llevando cada barco su cuenta y respondiendo periódicamente ante aquella organización.

En el almacén de efectos navales vemos un gran cuidado en la colocación y en la conservación de estos efectos. Hay grandes cantidades de anzuelos de todas clases. Grandes rollos de amianto y grandes cantidades de lija, de limas, de cepillos, de cuerdas, de pelos, de cotón, de cables, de pintura. En el almacén de aparejos vemos gran número de artes, de redes, y una considerable cantidad de velamen. En otros apartados, unas mujeres reparan los artes con toda comodidad. Más allá vemos el taller de tinte, movido a vapor, sin desperdicio alguno y con toda rapidez. Hay un pequeño apartado donde vemos a un hojalatero haciendo boyas para el servicio de cuerdas. Más allá, el almacén de carbón. Terminando la instalación en otro local muy amplio, donde vemos muchos barriles de raba.

Completa todo esto un tallercito mecánico, dedicado exclusivamente a la reparación de la flota. Un cepillo, una fresa, un torno, una piedra esmeril, una fragua con su soldadura autógena. Y varios obreros, a quienes dirige, trabajando, un excelente mecánico y muy culto camarada, que, a pesar de su intensa labor, comparte el trabajo de la enseñanza nocturna en la Escuela de Artes y Oficios, que, dicho sea de paso, es otra cosa notable, sostenida por la voluntad y por el entusiasmo de tres o cuatro hombres y, sobre todo, por su digno director.

No están aún satisfechos de la obra realizada los pescadores de este Pósito. Les falta algo más. Acaso el almacén para el pescado, para elaborarlo y exportarlo ellos mismos, en las épocas de abundancia. Pero han de tener paciencia, porque aun no han liquidado toda la deuda, y han de vencer poco a poco la incomprensión de la masa, que pide constantemente repartos y más repartos, sin comprender que para conseguir grandes beneficios, hay que realizar antes toda suerte de sacrificios, poniendo a nuestras obras a salvo de todo riesgo.

* * *

Un detalle muy curioso, revelador del desbarajuste y de la carestía que produce el gran número de intermediarios que se interponen entre el productor y el consumidor, se aprecia elocuentemente en las compras y en las ventas que realiza este Pósito. Al adquirir todos los productos en las propias fuentes de origen, ha eliminado a dichos intermediarios, adquiriendo mucho más barato lo que el Pósito necesita y vendiéndolo más barato que el comercio. Así se da el caso de que el Pósito, no solamente abastece a sus barcos, sino que en él compran hasta sus enemigos y el propio comercio al detall. Véase una muestra. Un kilo de empaquetadura comprado en Santander cuesta aproximadamente diez pesetas. Este kilo, de la misma calidad, lo vende el Pósito a seis pesetas y le queda utilidad. Exactamente igual pasa con la raba, los alambres, los anzuelos, la lija, etcétera, etcétera.

No terminaremos estas líneas sin declarar, no solamente nuestra simpatía a los pescadores de Castro, porque esta simpatía la tuvieron siempre todos cuantos sufren hambre y sed de justicia. Más que nuestra simpatía, es nuestra absoluta compenetración y nuestra completa identificación con la obra del Pósito Marítimo de Castro; obra que probablemente no sea como la que otros Pósitos realizan. Si nuestro ideal del socialismo significa la socialización de los medios de producción y de cambio, entregando a la colectividad lo que hoy es propiedad privada, ¿cómo no hemos de defender el Pósito de esos pescadores que han llegado a conseguir que sea de todos ellos lo que antes era en absoluto de aquellos señores armadores?

Que se fijen en ello quienes deban fijarse y verán cuánto se puede hacer cuando en nuestras obras se pone la voluntad y la honradez, la capacidad y la perseverancia. La obra de estos pescadores podrá adolecer de defectos y de peligros que la pongan en grave aprieto, pero esos defectos y esos peligros son subsanados y son vencidos encarrilando la acción por la senda libertadora; amándola intensamente, por encima de todos los prejuicios y de todas las corrupciones; imponiendo la rigidez de nuestra moral y de nuestra disciplina, que es siempre desinterés y sacrificio.

Bruno ALONSO

Funeraria LA BIEN APARECIDA

EL NIÑO

FRUCTUOSO LAVIN COBO

subió al Cielo el día 4 del corriente

a los diez meses de edad.

Sus padres, don Fructuoso Lavín y doña Esperanza Cobo; hermanos, Manuel, Luis y Consuelo; abuelos paternos, don Juan Lavín y doña Manuela Fernández; abuela materna, doña Josefa Cobo, y demás parientes,

Ruegan a sus amistades asistan a la conducción del cadáver, que tendrá lugar hoy, sábado, a las cuatro de la tarde, desde la casa mortuoria, bajada de Polio, al cementerio de Cueto, por cuyo favor les quedarán agradecidos.

Santander, 5 de abril de 1930.

COMENTARIOS

Leemos que el doctor Albiñana, siempre tan inquieto, tan vehemente, ha pedido autorización para realizar la propaganda de un nuevo partido político denominado nacionalista español, de carácter patriótico, y con la misión principal de combatir a los enemigos exteriores e interiores de España.

Por lo que se deja ver en ese somero anuncio, se trata de un partido de impulso belicoso, que va a luchar políticamente, llevando como enseña conceptos que parecen que ya encierran recuerdos de un toque de clarín.

Eso de nacionalista español trae a la memoria la exaltación de todos los nacionalistas, violentos y quizá extraordinariamente conservadores. En todas partes lo mismo: igual en Francia, que en Alemania, que en cualquiera otra parte donde existen.

Un partido de carácter patriótico. Pero ¿es que no son patrióticos todos los partidos? Del error de creer lo contrario y de tener la pretensión de monopolizar el patriotismo, participó la célebre Unión Patriótica de la Dictadura, cuyos afiliados huyen ahora a la desbandada a donde les parece. De ese error han participado también las derechas españolas, que con lamentable frecuencia han acusado a los republicanos y a los socialistas de poco patriotas, como si por el camino de estas doctrinas no se pudiera llegar también a amar profundamente a la patria.

Más que partidos de combate y de luchas con enemigos interiores y exteriores, más o menos reales, se necesitan en nuestro país partidos que infundan en el pueblo conciencia ciudadana, confianza en la verdad política, terminando con viejos artificios; partidos de sentido constructivo, que realicen labor positiva, en vez de luchar con molinos de viento, que pueden entretener al pueblo, mientras los Sanchos se aprovechan de la confusión para arrimar el ascua a su sardina... Y ya por todas partes comienza a asomar el espíritu práctico del bueno de Sancho, que mirará indulgente y socarrón el sueño ultraconservador del inquieto y vehemente fundador del partido mencionado.

LA PROPAGANDA RADIADA

Un buen procedimiento para fomentar nuestro veraneo.

A quienes pueden hacer muy bien estas cosas, se les debiera encomendar la redacción de unos "reclamos" lacónicos, concisos, inspirados por el

Cantábrico, 30 de abril de 1930.

Si los volúmenes de capturas conseguidos en los años veinte fueron realmente desastrosos, pese a la inyección que supusieron las nuevas embarcaciones del Pósito de San Andrés, las pescas de la siguiente década de los treinta no fueron mejores[3]. Las dificultades económicas fueron enormes, y no hubo más remedio que economizar especialmente en todo lo relativo a las embarcaciones. El 15 de julio de 1931 todavía quedaban restos de las primitivas traineras:

"En vista de las malas condiciones que se halla el casco de la motora nº. 2 que no sirve actualmente ya más que para leña, por estar dada de baja por el Perito, se acuerda vender dicho casco a Dn. Pedo Echauterna, por la cantidad de noventa pesetas, mediante recibo, ya que por el momento no puede hacerse el traspaso correspondiente, hasta no obtener la autorización de venta de la Caja Central de Crédito Marítimo".

Incluso se pensó en nuevas fórmulas, como la planteada el 7 de noviembre de 1931:

"Ha sido solicitado por Dn. Demetrio Mantecón. de San Vicente de la Barquera, se le alquile durante dos meses el vapor de este Pósito K; se acuerda alquilarle el citado vapor por la cantidad de ochocientas pesetas en los dos meses, libre este Pósito de todos los gastos, perjuicios o averías, etc., que pudiera haber en el tiempo señalado, para lo cual se autoriza al Sr. Contador de este Pósito haga el contrato de arrendamiento con dicho Sr.. al mismo tiempo hacer constar el acuerdo de esta Directiva de proceder a la venta del vaporcito K, si es que se llegase a encontrar comprador para él, teniendo presente que es un barco que debido a su poca marcha es muy difícil conseguir que navegue con tripulación y sólo ha reportado hasta la fecha grandes perjuicios al Pósito".

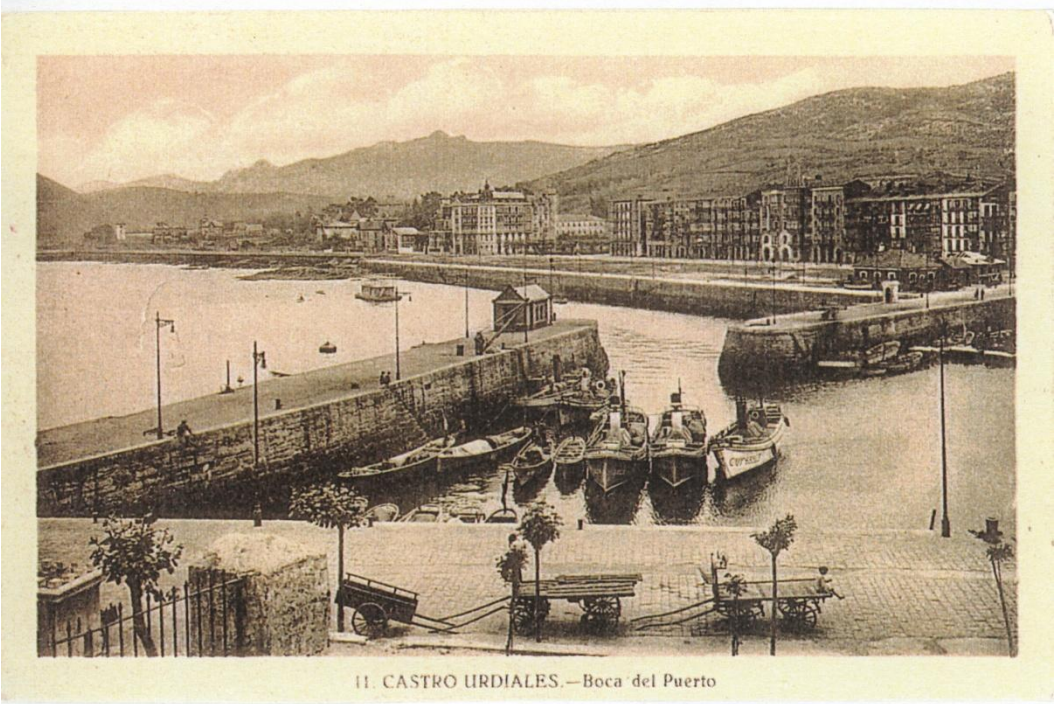
[3] Sobre esta cuestión puede consultarse mi trabajo "Las malas costeras: Castro Urdiales (1890-1936)", Castro Urdiales, 2005.

Vista panorámica de Castro Urdiales, tomada desde avión, tripulado por Pombo.
(Foto Samot, Colección Turismo).

Año 1931.

Las deudas crecían y crecían. Las peticiones de préstamos se encadenaban, hasta el punto de que en el mes de febrero de 1933 no hubo más remedio que hipotecar la totalidad de la flota pesquera:

"para autorización de otro préstamo del mismo (Caja Central), es necesario la inscripción de hipoteca de las embarcaciones propiedad de este Pósito en el Registro Mercantil correspondiente, acuerdan autorizar al Vicepresidente Dn. Antonio Zaballa Gil, como presidente en ejercicio y por ausencia del Presidente efectivo, para que en nombre y representación de este Pósito se perone en el Registro Mercantil de esta provincia al objeto de insribir en el mismo las hipotecas de las embarcaciones siguientes: "Noble Cabildo de San Andrés A", "Noble Cabildo de San Andrés B", "Noble Cabildo de San Andrés C", "Noble Cabildo de San Andrés D", "Noble Cabildo de San Andrés E", "Noble Cabildo de San Andrés F", "Noble Cabildo de San Andrés G", "Noble Cabildo de San Andrés H", "Noble Cabildo de San Andrés i", "Noble Cabildo de San Andrés nº. 2" y "Noble Cabildo de San Andrés nº. 10", todas ellas, a favor del Instituto Social de la Marina".



En el mes de abril la Junta Directiva del Pósito anunciaba algunas importantes novedades referidas a embarcaciones:

(27 de abril de 1933) ***"Que habiéndose dado de baja el vapor llamado "Noble Cabildo de San Andrés F", folio quinientos setenta y siete, fueron sacados del mismo los efectos siguientes: caldera horizontal, máquina de vapor, maquinilla de virar artes, taques, guardacalor e instalación general de Maquinaria y caldera y demás enseres, y libre el casco, se procedió a su desguace. Los efectos reseñados fueron colocaos en otro casco nuevo adquirido en Zumaya a Srs. Zacarías Arrizabalaga y José María Olasagasti; y sus medidas son eslora doce y medio metros; manga tres metros cuarenta centímetros; puntal un metro setenta y ocho centímetros; con su tonelaje de diez y ocho toneladas y trece centésimas; el que quedó habilitado para la navegación, según reconocimiento del Sr. Inspector llevado a efecto el día dos de enero del año mil novecientos treinta y uno, quedando actualmente inscrito en la Subdelegación de Castro con el folio ciento setenta y seis".***

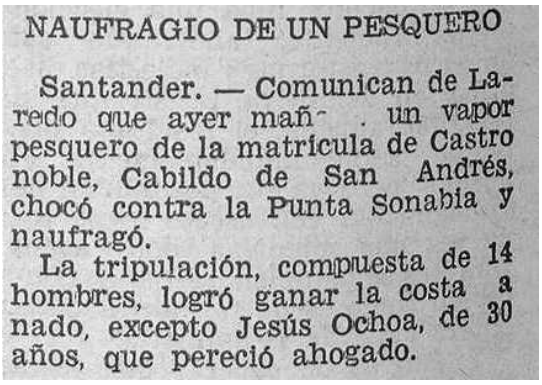
Los problemas se acumulaban, No tenían fin. Deudas, malas costeras, barcos que no llegaban para toda la marinería, averías y desperfectos. Por si

fuera poco el año iba a acabar con un una nueva y terrible desgracia: el naufragio de uno de los vapores.

(14 de diciembre de 1933) ***"(...) al objeto de tomar en consideración la noticia de la pérdida del vapor de este Pósito "Noble Cabildo de San Andrés D" y del ahogamiento del tripulante del mismo Marcelo Ochoa, acordaron hacer las diligencias necesarias e informarse de lo ocurrido a la vez que personarse en el lugar del naufragio por si hubiera posibilidad de extraer el motor. Igualmente acordaron dar conocimiento de la pérdida del expresado vapor al Sr. Presidente del Instituto Social de la Marina, toda vez que este vapor se halla sujeto a hipoteca por el expresado Instituto de su préstamo a este Pósito".***

(18 de diciembre de 1933) ***"(...) al objeto de hacer constar por medio de la presente acta, las gestiones llevadas a cabo con motivo del naufragio del vapor "D" en la Punta de Sonabia. Manifiesta el Sr. Zaballa, el haberse personado en el lugar del naufragio en compañía de otras personas, y a pesar de todos sus esfuerzos para descubrir algún indicio que pudiera determinar el sitio donde podría encontrarse el citado vapor, estos fueron vanos, creyendo que sin duda por haber arreciado el temporal desde el día del naufragio, fecha en que se percibía el sitio donde se encontraba, el que la mar lo había destrozado, considerando inútiles cuantas gestiones se harían para su posible salvamento.***

De las causas que pudieron determinar el naufragio y según las manifestaciones de algunos tripulantes, se deduce que sin duda por la cerrajón reinante el patrón no se dio cuenta de su acercamiento a la costa causa por la cual embarrancó el barco y como consecuencia la desaparición del infortunado tripulante Marcelo Ochoa, que nadie dio razón de él".



NAUFRAGIO DE UN PESQUERO

Santander. — Comunican de Laredo que ayer mañ . un vapor pesquero de la matrícula de Castro noble, Cabildo de San Andrés, chocó contra la Punta Sonabia y naufragó.

La tripulación, compuesta de 14 hombres, logró ganar la costa a nado, excepto Jesús Ochoa, de 30 años, que pereció ahogado.

El Pósito de Pescadores y el porvenir de Castro Urdiales

Desde el siglo XIII existe en Castro Urdiales una Sociedad de Pescadores denominada "Noble Cabildo de S. Andrés", cuya finalidad esencia fué practicar la solidaridad entre sus afiliados por medio de un rudimentario mutualismo. La Cofradía, que ya hemos examinado diferentes veces en este periódico, reconociendo la gran importancia que tuvo en los siglos pasados, no sólo se preocupaba de la organización de fiestas religiosas y de actos humanitarios, sino esencialmente, como decimos, de atender a las necesidades de los pescadores enfermos y de mitigar, cuando era posible, por medio de socorros, el hambre que periódicamente acudía a los hogares de los pescadores.

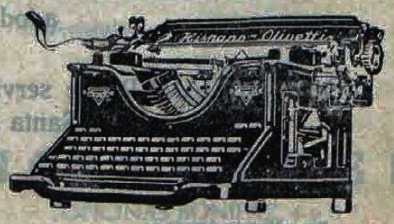
Múltiples fueron las vicisitudes porque atravesó esta Cofradía, adaptando su marcha al ritmo de los tiempos, sin perder por ello sus características esenciales, hasta que precisamente cuando quiso ensanchar su esfera de acción acudiendo en socorro de los afiliados que atravesaban momentos difíciles, contrajo deudas de tal importancia que se interpusieron como un bloque de granito en la marcha de la obra social del Gremio.

En el año 1917, al producirse estos hechos, se lanzó entre los afiliados por los elementos de mayor prestigio entre los mismos, la idea de que era conveniente cambiar la estructura del Gremio, atemperando su obra a las necesidades de los tiempos modernos, suprimiendo cuantos elementos pudieran demorar esta obra de progreso y poniendo tan directamente como fuera posible al productor en relación con el consumidor. Este propósito nació, naturalmente, coincidiendo con aquel otro que dió vida a los Pósitos de Pescadores. Ya en aquella fecha funcionaban algunos Pósitos de Pescadores y su animador Alfredo Saralegui, había lanzado por España la semilla de una obra que tantos progresos había de producir a la clase marinera. Precisamente inspirándose en ella los elementos del Pósito de Castro Urdiales trataron de renovar su vida. Con gran entusiasmo el Noble Cabildo de San Andrés adoptó sus Estatutos a las normas establecidas entonces por la Caja Central de Crédito Marítimo, sometiéndose a la inspección de este Organismo y aprovechando las ventajas que el Estado por conductos del mismo otorgaba a los Pósitos.

Aquella transformación, aquel cambio en el rumbo de la antigua Cofradía produjo grandes progresos de momento a la obra social del Pósito de Castro Urdiales, hasta el punto de que llegó a crearse una situación franca y próspera, pero los patronos armadores, que no entendieron bien por lo visto el alcance de aquella obra, se retiraron, llevándose tras sí las herramientas de trabajo—las embarcaciones—y crearon una situación peligrosísima a la asociación. Pero se hizo frente al conflicto, primero con el sacrificio de los hombres que dirigían el Pósito en aquella fecha, y después solicitando los préstamos necesarios para la adquisición de las embarcaciones que el Pósito necesitaba.

Muchas vicisitudes ha corrido el Pósito desde entonces; dificultades de índole económica lo han tenido sometido a una vida precaria, obligándole a contraer compromisos y deudas de cierta importancia. Para atender a las necesidades de sus asociados, sobre todo a facilitar socorros en épocas de miseria porque han atravesado las gentes de mar. Pero precisamente en estos instantes, el Pósito pretende realizar una nueva obra de desarrollo y crecimiento, habiendo creado a este fin la Sección de Seguro de Paro, como medio para hacer frente a las calamidades que periódicamente se presentan a los pescadores del litoral norteño; pero, además, el Pósito ha aceptado un plan de progreso que está a punto de ejecutarse. Si se desarrolla este plan tal como está proyectado, en breve tiempo el Pósito habrá saldado sus compromisos y estará en condiciones para atraer a su seno a todos los elementos interesados en el progreso pesquero de Castro Urdiales, reanudándose la armonía que existe en el puerto, largos siglos y que debe ser la base del progreso moral y material de un pueblo tan importante como el de Castro Urdiales, cuya situación y emplazamiento es admirada por todos cuantos lo visitan.

HISPANO OLIVETTI



LA GRAN
MARCA NACIONAL

Pi y Margall, 8 MADRID

España Marítima y Pesquera, 30 de agosto de 1934.

A pesar de todos los problemas financieros y económicos en general sabemos que a comienzos de 1934 se estaban construyendo dos barcos nuevos, probablemente los últimos adquiridos por nuestro Pósito:

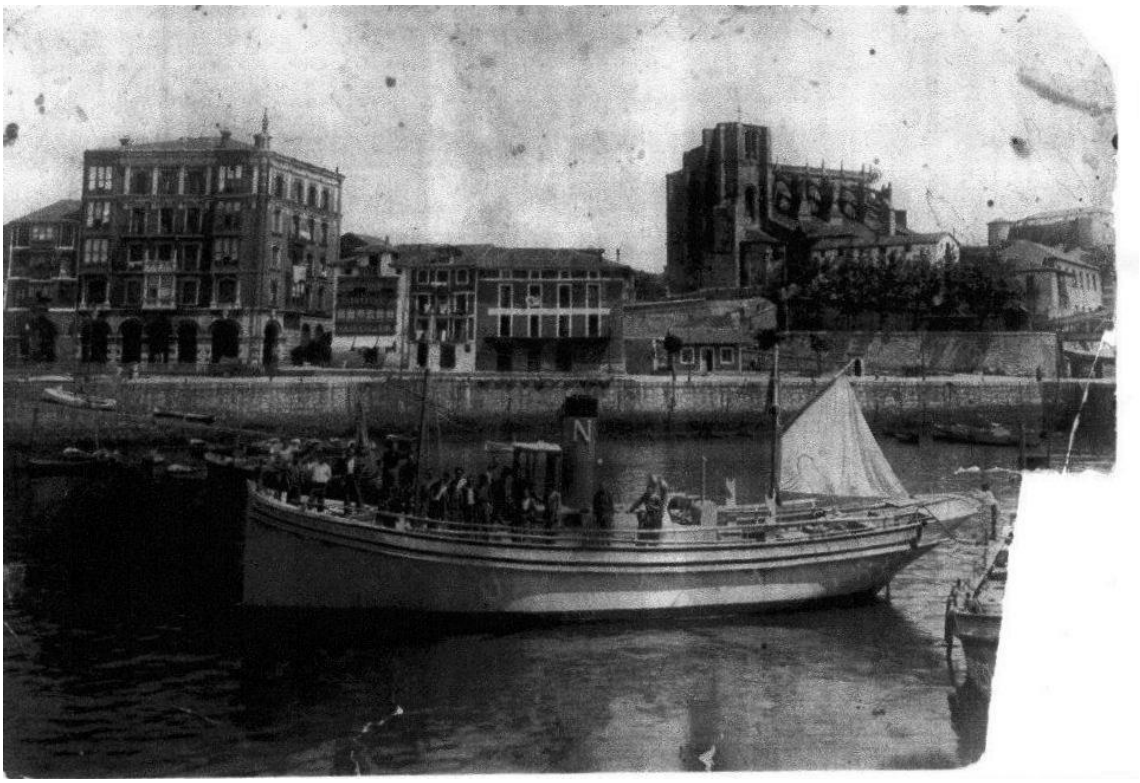
(9 de febrero de 1934) ***"(...) examinar el contrato ofrecido por la Casa Balenciaga S.A. de Zumaya para la adquisición de una máquina para ser instalada en uno de los dos barcos que se están construyendo de Motrico y Zumaya de 25 H.P. por el precio de ocho mil trescientas cincuenta pesetas con todos los accesorios y condiciones que se especifican en el contrato, el cual después de revisado por esta Junta y hallado conforme se devuelve firmado a la casa Balenciaga..."***

El grifo del Instituto Social de la Marina estaba ya cerrado. Así que no hubo más remedio que acudir a otro tipo de entidad bancaria:

(15 de febrero de 1935) ***"(...) el objeto de la Junta que es el de darles a conocer las gestiones realizadas por la Junta Directiva en la Caja de Ahorros y Monte de Piedad de Santander, para conseguir de dicha entidad un crédito de cuarenta mil pesetas, con la cual poder hacer frente a los compromisos contraídos con motivo de la construcción ede dos vapores en Zumaya y Motrico, respectivamente, al mismo tiempo que se hace saber a la Junta General, el que la citada Caja de Ahorros, ha accedido, de momento, a conceder un crédito de diez mil pesetas, con la garantía personal del Señor Presidente Don Timoteo Ibarra, con objeto de que se pueda hacer frente al cumplimiento de la primera parte de los compromisos construidos para la construcción de los citados vapores..."***

A la altura del mes de julio las embarcaciones estaban ya a punto de ser recibidas en aguas castreñas:

(11 de julio de 1934) ***"El objeto de la Junta es el de designar a un miembro de la misma para que, en nombre y representación del Pósito, pueda firmar el contrato de compraventa de los vapores "M" y "N" que este Pósito tiene concertados con los Señores Pedro Manuel Egaña de Motrico, constructor del casco del "M"; Señores Arrizabalaga y Olasagasti del de "N" y por último con la Sociedad Anónima Balenciaga de Zumaya por los equipos de máquinas y calderas de ambos vapores..."***



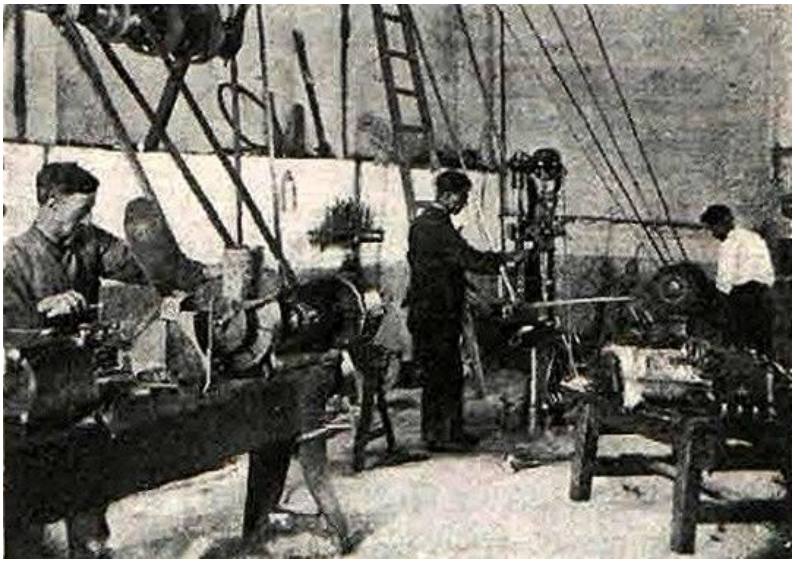
En el verano de 1934 la situación económica del Pósito era ya insostenible, hasta el punto de que el 6 de julio llegó directamente desde los organismos oficiales un delegado especial del Instituto Social de la Marina demandando las cantidades adeudas por vencimiento de los préstamos, fundamentalmente destinados a la compra y arreglo de embarcaciones. Bajo la presidencia del delegado se reunió el Cabildo en Junta General para intentar arreglar la situación: los marineros del Gremio reconocían las deudas, y a pesar del bajo nivel de capturas, se comprometían a depositar mensualmente en una entidad bancaria de la localidad el importe de una soldada "***de cada uno de los diez y seis barcos que vendían en el Pósito***", a fin de ira amortizando la deuda vencida con el Instituto Social de la Marina. Además de estas cantidades, fijarían los dirigentes del Pósito un montante a determinar sobre parte de los ingresos mensuales también destinada a la misma amortización. Finalmente, en la práctica los asuntos económicos de la institución pesquera castreña quedaban intervenidos:

"(...) aceptar (...) que sea nombrado un Inspector Interventor de todas las operaciones que el Pósito realice, con derecho a veto para aquellos acuerdos que puedan lesionar los intereses del Instituto Social de la Marina..."

En medio de tan calamitosa situación, una pequeña noticia vino a endulzar a los marineros de San Andrés en aquel 1934.

(1 de septiembre de 1934) *"El objeto de la Junta es el de tratar sobre los trabajos que está llevando a cabo en el taller mecánico de este Pósito el Jefe del mismo Domingo Bedialauneta en lo que se refiere a la confección de un aparato de su invención aplicable a las máquinas de los vapores, y encontrándose presente el Sr. Bedialauneta, por haber sido citado previamente, es acordado de conformidad con el citado Señor, suscribir la presente acta, comprometiéndose el Pósito y (...) mutuamente...*

El Sr. Bedialauneta se compromete, caso de ser satisfactorio el resultado del aparato de su invención, a dotar a todos los vapores propiedad de este Pósito del aparato inventado, siendo cuenta del Pósito todos los gastos de materiales y jornales que se empleen en el mismo; pero sin tener en cuenta para nada lo que el Sr. Bedialauneta pudiera cargar, en otros para particulares, en concepto de patente por tal invención..."[4]



Taller mecánico de la Cofradía de San Andrés.

[4] Desde la década de los años veinte Domingo Bedilauneta, siempre respaldado por el Pósito de San Andrés, se había mostrado sumamente sensible con el problema de las explosiones en las calderas de los vapores; mucho más a raíz de los grandes accidentes ocurridos en Castro Urdiales con los accidentes mortales de las embarcaciones *Santa Rita*, *Juanito* y *Nuestra Señora de la Paz*.

A pesar de la pesada losa de la situación financiera, a comienzos del siguiente año 1935 no hubo más remedio que volver a comprometer algunas partidas en el capítulo de embarcaciones:

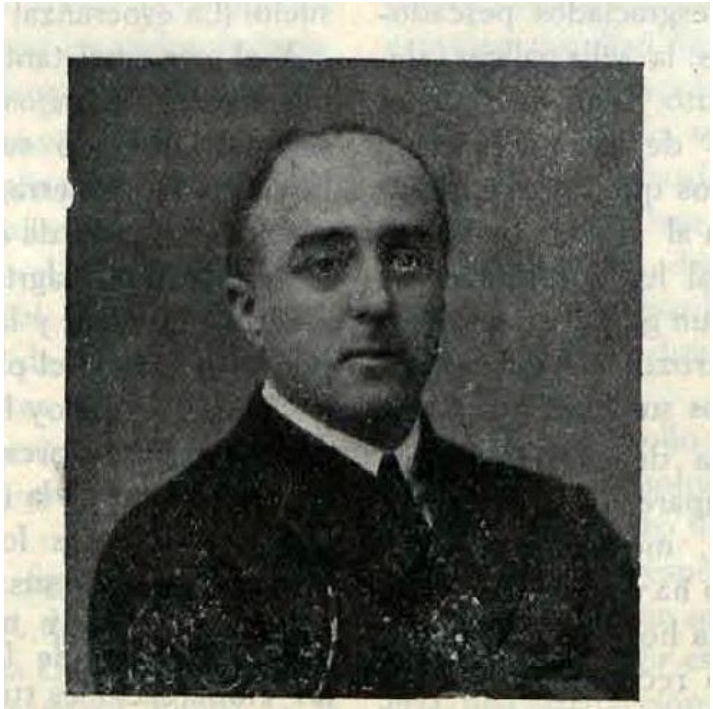
(7 de enero de 1935) ***"El objeto de la Junta es el de resolver sobre la compra de un casco nuevo para sustituir el que en la actualidad tiene el vapor B que se encuentra en malas condiciones aparte de ser uno de los barcos que más rinden al Pósito, en su consecuencia los reunidos aceptan la proposición de los Sr. Arrizabalaga y Olasagasti de Zumaya para la construcción de un casco de cincuenta pies de quilla y cuyo contrato queda archivado en este Pósito en el que se especifican todas las medidas y materiales que el referido casco ha de llevar y cuyo precio de quince mil pesetas se hará efectivo en la forma que indica el citado contrato.***

Al mismo tiempo se acuerda concertar con D. Ramón Mendieta de Lequeitio la construcción de otro casco igual al que construya Arrizabalaga de Zumaya".

(26 de enero de 1935) ***" Aceptar el contrato ofrecido por D. Pedro Manuel Egaña de Motrico para adquisición por este Pósito de un casco nuevo de cincuenta pies de quilla, tres ochenta metros de manga y dos metros de puntal, con su correspondiente nevera y demás condiciones que se especifican en el contrato, cuyo duplicado queda archivado en este Pósito, por el precio de quince mil pesetas pagaderas: seis mil pesetas el veinte de febrero próximo, cinco mil a la entrega del casco y las otras cuatro mil restantes a los sesenta y noventa días de la entrega del casco respectivamente".***

Estas iban a ser las últimas novedades. Las dificultades económicas del Pósito, las numerosas deudas contraídas desde los tiempos de la segregación de los patrones de San Pedro y la crisis pesquera perdurable en el tiempo, hicieron pensar a los dirigentes del "Instituto Social de la Marina", como heredero de la "Caja Central de Crédito Marítimo" que la solución, o por lo menos la forma de atenuar la mala situación, pasaba por la reunificación de todos los pescadores de Castro Urdiales en un único Cabildo. Alfredo Saralegui, el padre de todo el reformismo pesquero, del mundo de los pósitos y del Instituto Social de la Marina se presentó en

Castro (10 de agosto de 1935) para apadrinar y convencer de esta salida a todos los marineros castreños.



Nuestro inspirador Don Alfredo Saralegui, alma del Secretariado Cooperativo Nacional

Sin la unificación de las cofradías era imposible conseguir nuevos créditos. Tras muchas reuniones, conversaciones y comisiones, cuando parecía que iba a lograrse la definitiva convergencia, esta quedó truncada (14 de agosto de 1935 y 8 de septiembre de 1935). De esta forma llegaremos al año 1936, en vísperas de la rebelión militar del 18 de julio, con una situación caótica en el Pósito de San Andrés, y en conjunto para todo el sector pesquero de la Ciudad.

DE CASTRO URDIALES

Por la unión de los Cabildos de pescadores y a evitar la paralización del ferrocarril Castro-Traslaviña.

LOS PESCADORES

Por iniciativa del Instituto Social de la Marina, organismo oficial adscrito al Ministerio de Industria y Comercio, cuya importante misión estriba en inspeccionar la marcha administrativa de los Pósitos marítimos, comenzaron hace algún tiempo a intentarla fusión de nuestro Pósito de San Andrés y la Sociedad de Pescadores de San Pedro, quedando ambas convertidas en Pósito, con las consiguientes ventajas.

Ya antiguamente hubo en nuestra ciudad dos Cabildos, o sea la Venta Vieja y la Venta Nueva, desapareciendo ésta hace unos treinta años. Y ahora, asimismo, se trata de que se llegue a la fusión, quedando el Pósito de San Andrés, Sociedad que tiene seis siglos de existencia, o sea la más antigua, seguramente, del Cantábrico.

La Junta directiva del Cabildo de San Pedro conoce las ventajas que les reportaría la fusión, para la que está en la mejor disposición la Junta del Pósito, velando por el bienestar de la clase pescadora y por el progreso de nuestro puerto pesquero.

Y para iniciar las conversaciones, ayer tarde, a las cinco, tuvo lugar en el Teatro de la Villa una reunión magna, que fué presidida por el alcalde, don Carmelo Merino, al que acompañaba la Junta directiva del Pósito de San Andrés, don José Iglesias, director del Monte de Piedad, y el abogado asesor de dicha entidad.

El señor Iglesias hizo resaltar la importancia de esa fusión, para cuyo desenvolvimiento podrían contar con la ayuda de la entidad que representa.

A juicio del orador, los inconvenientes que pudieran surgir no considera que pudieran obstaculizar los buenos propósitos de los propugnadores de la unión.

Habló a continuación Janin Erquicia, directivo del Pósito de San Andrés, quien desmintió ciertos infundios acerca de la situación económica del citado Pósito, que nunca fué más próspera, como lo prueba el hecho de que en breve será aumentada la flota del mismo, y asimismo enumeró los beneficios que se recibirán del Instituto Social de la Marina.

Ambos oradores fueron muy aplaudidos.

Aprovechó la oportunidad el abogado asesor del Monte de Piedad para hablar del Seguro de la Maternidad, anunciando que en breve se hará extensivo a la mujer del obrero y a la obrera que trabaja en su casa.

Por indicación del señor Iglesias, se celebró momentos después una reunión en la Alcaldía, concurriendo las Juntas directivas de ambos Cabildos, y aunque la reunión se deslizó en un ambiente de cordialidad, los del Cabildo de San Pedro se limitaron a decir que darían cuenta de la proposición a los armadores, cuya Junta decidirá.

el ferrocarril, que actualmente funciona por cuenta del Estado, por haberse declarado en quiebra la Empresa propietaria, revierta al Estado, con una tracción más económica, toda vez que actualmente se emplean máquinas de gran consumo, que debían arrastrar trenes de mineral, resultando demasiado pesadas para competir con el tráfico de carretera. Sin embargo, aún pueden tener aplicación dichas máquinas, pues se asegura fidedignamente que las minas de Sopuerta, paralizadas desde hace unos cuantos años, tienen hechas ventas de mineral, en cuyo caso la situación del ferrocarril cambiaría de fase.

Y como la multitud exigiera que se envíen telegramas de protesta al ministro de Obras públicas, el Ayuntamiento, recogiendo el clamor del pueblo y las entidades comerciales, industriales, políticas y recreativas, Prensa, etcétera, etc., enviaron buen número de telegramas de protesta al ministro de Obras públicas y director general de Ferrocarriles.

Mañana saldrá para Madrid una Comisión, que, en unión de los diputados en Cortes de la provincia, visitará a cuantas personalidades puedan influir para solucionar satisfactoriamente tan importante problema.

Es de esperar que dichos diputados, la Diputación, Cámara de Comercio, Liga de Contribuyentes, Círculo de Unión Mercantil, Bancos y demás entidades santanderinas, a las que también afecta esta cuestión, coadyuven al éxito de las gestiones de los comisionados castreños.

EL CORRESPONSAL

LA MEZQUITA

PLATO DEL DIA:

Fabada a la Asturiana.

La Penilla de Cayón.

UNA BODA

El sábado pasado tuvo lugar en la iglesia parroquial de este pueblo el enlace matrimonial de la bella señorita Cándida Fernández Mantecón con el culto y laborioso joven José Gamboa Cobos.

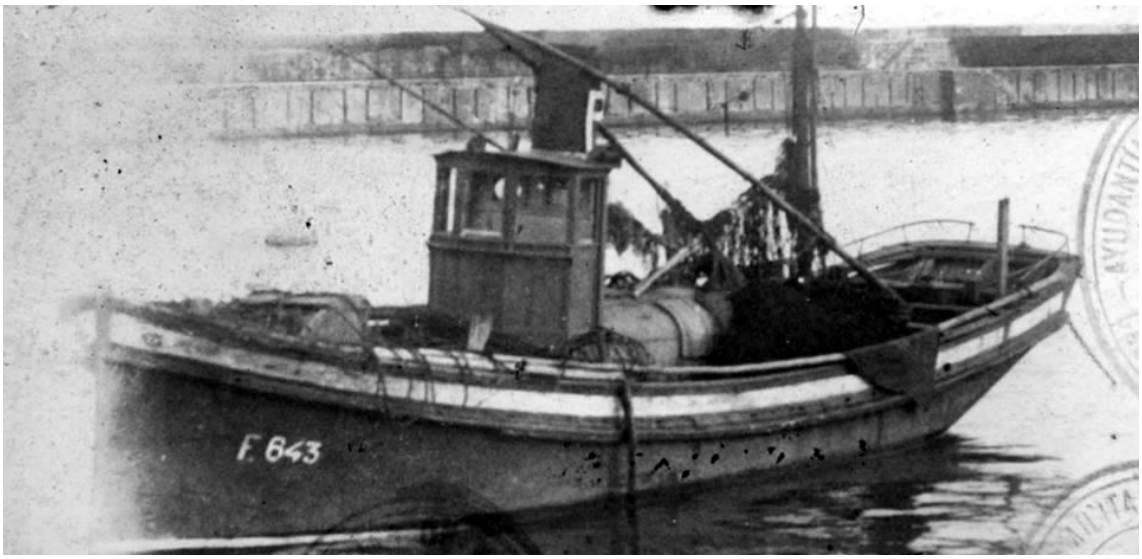
La numerosa y distinguida concurrencia que asistió al acto fué obsequiada con un espléndido desayuno y con una suculenta comida. Los nuevos esposos salieron para Bilbao, Zaragoza, Barcelona y otras poblaciones en viaje de luna de miel.

Reciban nuestra más cordial enhorabuena.

EL CORRESPONSAL

Cantábrico, 14 de marzo de 1935

Vapor del Pósito en el ría de Bilbao.



Miguel Perales.

El 23 de mayo de 1936 Jaime Erquicia, presidente en funciones del Pósito, manifestaba que *"debido a la falta absoluta de pesca, se viene saliendo diariamente a la mar sin que las embarcaciones puedan capturar suficiente pesca para cubrir los gastos de las embarcaciones, lo cual determina que sea materialmente imposible que estas continúen trabajando, por lo que estima preciso el amarre de dicha embarcaciones, como solución única a las dificultades insuperables de sostenimiento de dichas embarcaciones·.*

Frente al intento de "amarre", algunos tripulantes, a pesar de la desesperación, expresaban *"la conveniencia y absoluta necesidad de que continúen los barcos saliendo a la mar, toda vez que lo contrario supone no solo la miseria de los tripulantes de dichas embarcaciones si no desechar la posibilidad de aprovechar posibles pescas que pudieran presentarse".*

Al final los dirigentes del Pósito optaron por una última solución:

(23 de mayo de 1936) *"Insiste el Presidente en considerar absolutamente imposible el que las embarcaciones puedan salir a la pesca, manifestando que se carece de carbón y que las casas suministradoras en cuanto la temporada desastrosa de pesca no facilitan a crédito y propone que se dirija el Pósito al Instituto Social de la Marina a fin de que por el mismo se conceda una subvención de cuatro mil pesetas al Pósito, para que, sea garantizada la salida al mar de las embarcaciones por el término de un mes, tiempo que se estima suficiente `para que la situación cambie, toda vez que entonces podría aprovecharse la costera de bonito.*

La Asamblea acuerda por unanimidad aceptar la propuesta..."