

# BARCOS TRADICIONALES DE PESCA

EN CASTRO URDIALES:

LAS LANCHAS BESUGUERAS Y BONITERAS



*Ramón Ojeda San Miguel*

**CASTRO URDIALES, 2004**

## BARCOS TRADICIONALES DE PESCA EN CASTRO URDIALES: LAS LANCHAS BESUGUERAS Y BONITERAS

### 0. INTRODUCCIÓN

En toda la cornisa cantábrica, y muy visible en Castro Urdiales, es a partir de los últimos siglos medievales cuando comienza “de verdad” la historia náutica, marítima y pesquera. Aunque sea sólo una referencia testimonial, desde el año 1163, momento en que recibió de manos del rey Alfonso VIII la carta foral, la villa de Castro entró de lleno en la carrera marítima del Cantábrico con una importantísima flota. Empezó así a dar rápidamente frutos la conjunción del proceso repoblador iniciado con fuerza antes en la franja litoral, y los contactos de sus gentes con los descendientes de los hábiles marineros normandos instalados en la actual zona vascofrancesa de Bayona. Aprendieron ávidamente a construir barcos, a navegar con soltura mercadeando por todo el Golfo de Vizcaya, a cazar las primeras ballenas y a realizar prácticas pesqueras de bastante intensidad.

Frente a otras muchas villas costeras, la ventaja de Castro estuvo en la madrugadora fecha en que la Monarquía empezó a proteger sus actividades económicas, y en las magníficas condiciones de su puerto medieval, ideal para el tipo de naves de pequeño tamaño de la época. A la altura del siglo XIV la flota de Castro, una de las más potentes e importantes de todo el Cantábrico, era ya muy polivalente. Destacaba por su firme vocación transportista y mercante; pero, a pesar de las pocas huellas dejadas en la documentación, la vertiente pesquera de la misma estaba también plenamente contrastada. Numerosas eran antes del siglo XV las embarcaciones de muy pequeñas dimensiones dedicadas a la pesca diaria de bajura y ocasionalmente, cada vez que se acercaban a la costa, al arponeo de ballenas. Ahora bien, también la flota mayor de *altura* participaba a veces en la actividad. Célebres fueron los barcos castreños dedicados a labores de transporte en aguas atlánticas e incluso mediterráneas<sup>1</sup>. Navíos que en determinadas épocas del año salían a pescar: algunas unidades ayudaban en la costera de los besugos, pescaban en aguas gallegas, canarias y saharianas, y progresivamente se fueron acercando hasta los caladeros irlandeses, para al

---

<sup>1</sup>Ojeda San Miguel, R., El puerto de Castro Urdiales. Recursos técnicos, transporte y comercio (1163-1850), Santander, 2001.

final dar el salto hasta Terranova y Labrador en busca del apreciado bacalao y de las insustituibles ballenas con las que fabricar el preciso aceite-combustible del saín.

Los documentos medievales y luego los de las primeras épocas modernas nos hablan con bastante nitidez de un buen puñado de cocas primero, naos, carabelas, galeones, pataches y zabras después, como barcos dedicados al tráfico de mercancías, al corso y a las pesquerías de altura trasatlánticas. Pero, como ya hemos comentado, a pesar de las escasísimas referencias de los archivos, la flota pesquera de bajura, plagada de naves mucho más pequeñas, necesariamente tuvo que ser todavía más numerosa, puesto que la pesca era ya primordial y básica en la vida económica de la Villa.

Pergaminos y papeles señalan al besugo, sardina, merluza, congrio y mielgas como las especies de peces más apreciados y pescados por los castreños desde la Edad Media. Las más demandadas por escabecheros y por los arrieros a la hora de hacer sus ventas en el interior del mercado castellano. Pero, está claro, no desperdiciaron aquellas gentes ocasión alguna para capturar todo tipo de peces comestibles propios del litoral, bien para el propio consumo familiar o para el abastecimiento de la Villa.

El modo de pescar en el Cantábrico, por usanza que se pierde en las primera épocas de formación medieval, estaba fuertemente enmarcado en las denominadas *costeras*. Se trataba de maneras cíclicas y regulares de faenar en el litoral cada año con embarcaciones estrictamente pesqueras. La propia naturaleza y hábitos biológicos de los peces forzaban a los pescadores, siempre con barcos y técnicas de pesca muy poco desarrollados, a amoldarse a lo que cada estación permitía. Existía, así, un auténtico calendario regular de pesca a lo largo de todo el año. Cada costera venía caracterizada por la captura de una especie determinada, por un tipo de embarcación muy definida y por unas especiales técnicas en la forma de pescar.

Al pasar de una costera a otra cambiaban también de barcos. En las épocas más duras del invierno se faenaba fundamentalmente con las embarcaciones más grandes, *pinazas* y luego *lanchas mayores*. En primavera y verano, aunque un buen número de barcos mayores siguiesen en la mar en busca del apreciado bonito, dominaba el uso de navíos de menor tamaño, *chalupas*, *lanchas sardineras*, *bateles*, *botrinos*, *botes*, y desde mediados del siglo XIX *traineras*, en la pesca de sardinas, anchoas y otro tipo muy variado de peces y cefalópodos.

Dicho todo esto a modo de introducción, necesario es señalar que el objeto de este trabajo es el acercamiento, evidentemente con perspectiva histórica y en progresión, hasta los barcos de mayor tamaño utilizados por los pescadores castreños desde finales del siglo XV; pero sin perder de vista que, con algunas pequeñas diferencias y peculiaridades propias, son los mismos que en el resto de los puertos pesqueros del Cantábrico. Estudiaremos, pues, los navíos con lo que salían a las costeras del besugo y del bonito. A pesar de los problemas que genera la parquedad de los documentos históricos a la hora de hablar de los humildes barcos de pesca y de la polisemia cronológica y geográfica, estamos planteando el análisis de los navíos que los textos antiguos llaman *pinazas*, y a partir de las últimas décadas del siglo

XVIII *lanchas mayores*. Con una dificultad más añadida, aunque enriquecedora para la investigación: con el paso de los años y de los siglos no solamente cambian los nombres de las embarcaciones, también lo hacen ellas mismas. Muy despacio, a veces demasiado, dramáticamente para la seguridad de los pescadores, los navíos fueron evolucionando gradualmente.

## 1. PINAZAS: LAS ABUELAS DE LAS LANCHAS

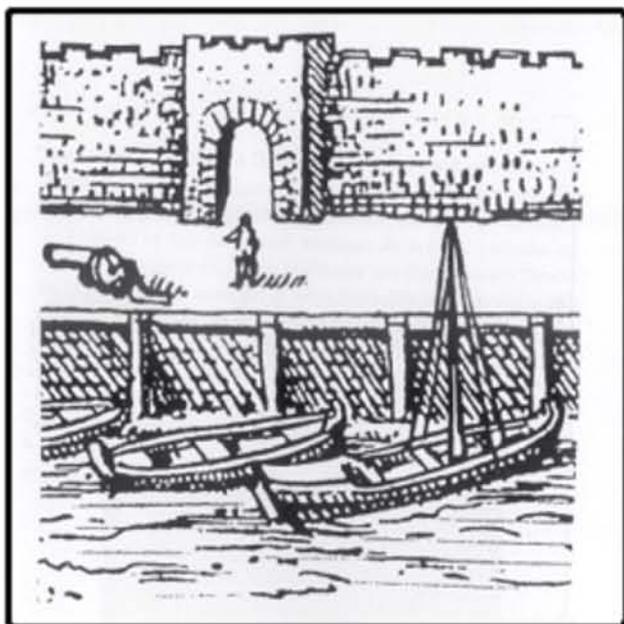
Los castreños, y el resto de los hombres del Cantábrico, desde finales del siglo XV, en la pesca realizada en las playas y caladeros más alejados del puerto, se valieron de las embarcaciones denominadas *pinazas*. El nombre, según parecen aceptar la mayor parte de los especialistas en la materia, es más que probable que tenga su origen en la costa atlántica francesa y que haga referencia a la madera de pino, el material comúnmente empleado en su construcción. Por antonomasia, la *pinaza* era el barco que empleaban los pescadores en la peligrosísima e invernal costera de los besugos. Pero, además de besuguera, se convertía en estaciones del año más bonancibles en merlucera y bonitera. En este último caso, y es una cuestión todavía pendiente de muchas precisiones, no antes de comienzos del siglo XVII, que es cuando la pesquería de bonitos comenzó a tener peso específico en las faenas de los castreños. También, señalando sus virtudes de polivalencia, si la ocasión se presentaba o las necesidades lo exigían, las *pinazas* podían servir de pequeños barcos mercantes en el cabotaje de puerto a puerto.

Aunque, como es lógico en épocas preindustriales, existieran diferencias acusadas entre puertos y entre los mismos barcos, las *pinazas* más grandes llegaron casi a alcanzar los 12 metros de eslora, cerca de 10 en la quilla, prácticamente 4 de manga interior y algo menos de 1,8 metros de puntal. Como mínimo, tenían 9 bancadas o tostas. Por falta de suficiente evolución y progresión técnica no estaban protegidos con cubierta. La popa y la proa eran simétricas, “puntiagudas y con ambas rodas caracterizadas por un notable lanzamiento”<sup>2</sup>. Usaban potadas muy primitivas para fondear. Al principio, de forma similar a la de las pequeñas chalupas, las *pinazas* utilizaban como timón un remo desde la popa y por la banda de babor, pero mucho más largo y robusto que los normales de bogar.

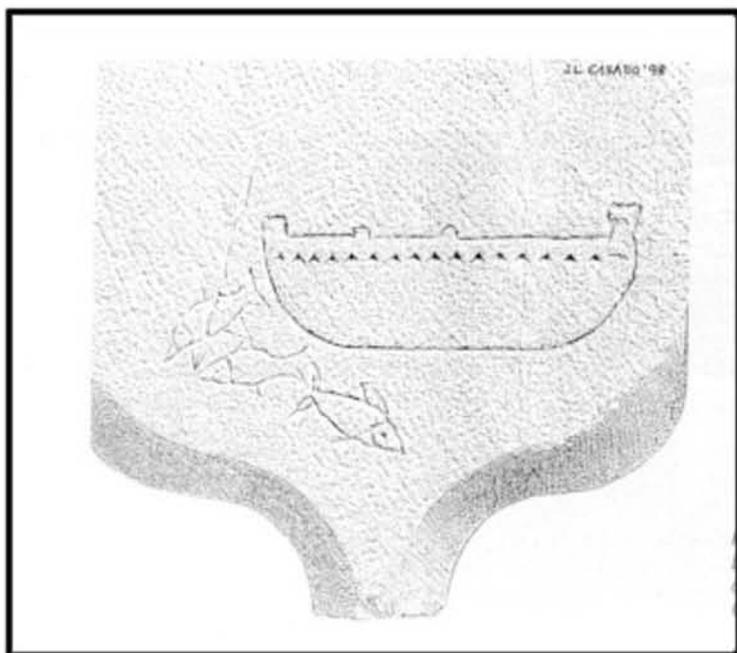
Claramente, pues es cuando empiezan a abundar más los datos escritos, a partir de 1580 el forro del casco se hizo ya con planchas de roble y castaños. Resultaban barcos de propulsión mixta: si el tiempo y el viento eran favorables se valían de velas; aunque, para salir y entrar en el puerto, atravesar las siempre peligrosas barras de las rías, hacer algunas de las delicadas maniobras de la pesca y todos los virajes rápidos, usaban profusamente los remos<sup>3</sup>. Como arboladura llevaban dos mástiles abatibles, dominando muy probablemente al principio el uso de velas cuadradas. El mayor de los palos en el centro y el de trinquete en la

<sup>2</sup>Casado Soto, J.L., “Los pescadores de la villa de Santander entre los siglos XVI y XVII”, Anuario del Instituto de Estudios Marítimos Juan de la Cosa, Santander, 1878, Museo Marítimo, pp. 96 y 97.

<sup>3</sup>Ojeda San Miguel, R., “Embarcaciones de pesca en Castro Urdiales: de las chalupas y pinazas a las lanchas y traieras (1550 – 1890)”, Comunicación presentada a “Itsas Antropologiako IV Jardunaldiak: Tecnología, Economía, Gizarte artisaun arrantzan”; Sociedad de Estudios Vascos, Bermeo, 8 y 9 de noviembre de 2002.



*Pinaza de Santander en el siglo XVI  
(Casado Poto)*



*Pinaza representada en una ventana, Orio  
(Calco Casado Poto)*

proa: “Como solían alejarse de la costa veinte millas, e incluso más, llevaban las pinazas una tercera vela a la cual llamaban *trinquete menor de correr*, que solamente usaban cuando arceciaba mucho el viento<sup>4</sup>.

En definitiva, las *pinazas* a mediados del siglo XVI debieron ser una especie de lanchones de muy poco calado, con proa y popa todavía muy parecidas y con dos palos. Sin embargo, con el paso de los años, a lo largo del siglo XVII y buena parte del siguiente, fueron evolucionando, nunca de forma brusca, en formas y recursos técnicos. Abandonarán el viejo forro escamado de *tingladillo* por el de *juntas a tope*. Para ganar en rapidez, remontar mejor el viento y progresar en las maniobras, los cascos se fueron apopando cada vez más, hasta que finalmente se desechó el uso del *tímón de espaldilla* y se generalizó el de *palas* anchas y largas, sujetas firmemente con herrajes al codaste de la popa.

Con estas mutaciones es bastante claro que las *pinazas* consiguieron llevar el empuje de la deriva lateral hacia la popa. Pero, a la vez, para no desequilibrar la nave, se fue generalizando el empleo de *velas al tercio*, cuya superficie tendió a crecer en dirección a la popa, fundamentalmente inclinando los mástiles hacia atrás para así “retrasar el centro vélico”<sup>5</sup>.

A pesar de todo, es decir, de las ganancias en rapidez y facilidad de maniobra, las pinazas parece que tendieron en el caso castreño a disminuir de tamaño con el paso de los años. Fenómeno que estuvo claramente relacionado con las dificultades del sector pesquero en los siglos XVII y XVIII, y con el empobrecimiento del nivel de vida y recursos de los pescadores. No obstante, salir lejos en busca de bonitos y sobre todo de besugos seguía siendo peligroso en una mar tan bravía como la del Cantábrico. Por eso, las cofradías de todo el litoral, y también la de San Andrés de Castro Urdiales, bregaron lo indecible por que las *pinazas* mantuvieran unas dimensiones mínimas, lo suficientemente dilatadas como para garantizar, dentro de los límites que imponía el medio, la seguridad de los pescadores. Las ordenanzas gremiales castreñas del año 1548 indicaban que en la pesquería invernal del besugo había que desplazarse “*nueve o diez leguas de distancia de la dicha villa a la mar dentro*” y que por ello había “*necesidad de muy buenos barcos y navíos*”. Obligaban por todo ello a que los barcos tuvieran: “*de largo veinte y dos codos medidos por la parte de dentro*”<sup>6</sup>.

#### C. 1. MAESTRES DEL CABILDO DE SAN ANDRÉS - AÑO 1699

<sup>4</sup> Casado Soto, ob. cit., p. 98.

<sup>5</sup> Arbex, J. C., “Embarcaciones tradicionales. La vela al tercio y los últimos pesqueros a vela del Golfo de Vizcaya”, Itsas memoria, Revista de Estudios Marítimos del País Vasco, nº 2, 1998, p. 374.

<sup>6</sup> Ojeda San Miguel (2002), ob. cit.,

## Lanchas besugueras y boniteras

García de Amor Otañes (Procurador General)

Simón de Ibarreta (Alcalde de Mar)

Bartolomé de Sarralde (Mayordomo)

Diego de Carrera (Mayordomo)

Bentura Carrera

Mateo Hierro

Francisco Hierro

Domingo de Santibañez

Francisco Antonio de la Quintana

Francisco de la Rebilla

Juan de Quentana

Manuel de Abargo

Francisco de Villa

Joseph de Agueri

Jacinto Tbisón

Estebán de Gordón

Francisco de Allende

Domingo Ilabega

Antonio Laredo

Lorenzo de Avellaneda

Miguel de Tueros

Matheo de Peña Redonda

Pedro de Cruz

Antonio de las Herrerías

Antonio los Heros

Antonio González

Bentura de Lacenti

Domingo Pineda

Joseph de Eguzquiza

Phelipe de Horcasitas

Thomas Marrón

Domingo Carranza

Mauricio de Santibañez

Domingo Presilla

Miguel de Macos

Pedro de Aqueche

Antonio de Peña Redonda menor

Pedro de Lusa Minor

Melchor de Laredo

Juan de Garay

Roque Casentes

Andrés de la Quadra

Francisco López

Juan de Urrutia

Simón de Laredo

Diego de Aqueche

Antonio de los Heros

Pedro Lusa

Francisco de la Liana

Francisco Colina

Pedro de Galdames

Simón Barto

Lesemes de Casuso

Francisco de Amato

Pascual de Oz

Francisco de Manzanal

Antono de Liendo

Francisco de Carranza

Manuel López

Tomás López

Baltasar del Arreo

Matías de Casuso

Lucas de Angulo

Miguel de Gordón

Domingo de Abellaneda

Joseph de Arenas

Simón de Aqueche

Esteban de Capararia

Martín de Peña

Antonio de Peña Redonda

Pedro Hierro

Diego de Trucios

Antonio de Pamanes

Matheo Laparga

Andrés de Villaverde

Diego de Amor

Joseph Ortiz

Antonio Vatore

Joseph de Allende

Joseph de Basualdo

Bastían de Barrio

Agustín de Carranza

Domingo de Horcasitas

Marcos de Villaverde

Melchor de Laredo

Pedro de Helguera

Domingo Liantada

Lucas de Lanceti

Colás de Ribero

Bentura de Rozas

Domingo de Quintana

Aimón de Aqueche

Domingo Liantada

Baltasar de Capetillo

Antonio Lusa

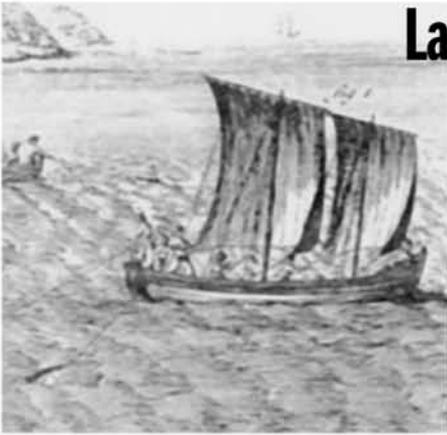
Domingo Colina

Francisco de Allende

Francisco de Peña Redonda

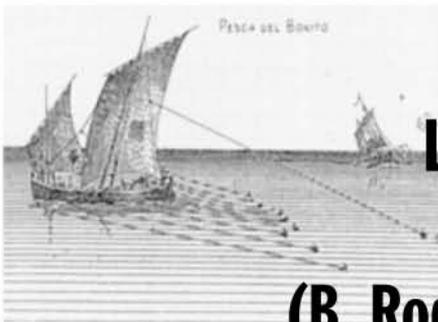


**Pinaza de Bayona,  
hacia el año 1680**



**Lancha mayor del siglo XVIII  
(Sañez Reguart)**

**Trincadura a comienzos  
del siglo XIX  
(R. Monleón)**



**Lancha Calera,  
hacia 1910  
(B. Rodríguez Santamaría)**

Francisco de Retola  
Pedro de Gordón  
Matheo de Quintana  
Francisco Angalez  
Francisco González  
Diego Sobrado  
Domingo de Llantada Argumedo

Francisco de Gordón  
Pedro Laserna  
Pedro de Amezaga  
Francisco Lanceti  
Jacinto Lanceti  
Bartolomé de Sardedié  
Bartolomé de la Sierra Terreros

-----  
Fuente: A.H.P.C., Prot., Pedro Liendo, leg. 1743.

## 2. LANCHAS MAYORES

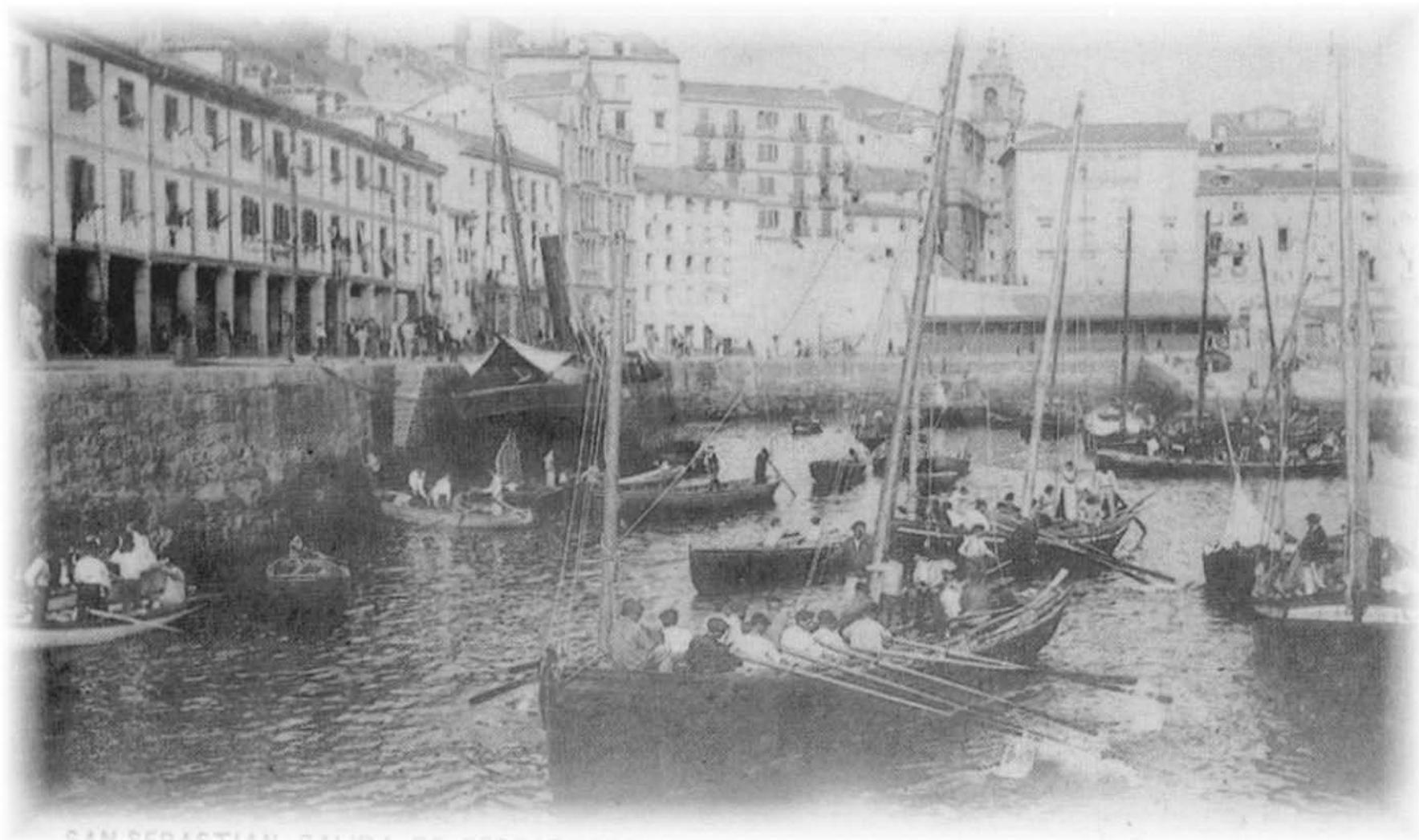
A la hora de hacer referencia a los barcos que iban a las costeras de besugo y bonito, desde las últimas décadas del siglo XVIII en la documentación castreña, tanto de origen notarial como municipal, desaparece la denominación de *pinaza*. En general, en todo el mundo pesquero lo que se produjo fue un cambio de nombres: las antiguas *chalupas* sardineras pasan a ser conocidas como *lanchas menores* y las *pinazas* como *lanchas mayores*. Por otra parte, para nuestra suerte, sin ser todavía una cosa extraordinaria, desde entonces aumenta la riqueza informativa de los archivos en las referencias a los navíos pesqueros castreños; a lo que se sumará a partir de aproximadamente 1880 las muy abundantes fotografías y postales antiguas para arrojar mucha más luz sobre las siempre difíciles cuestiones de técnica naval-pesquera.

Las lanchas mayores castreñas, a las que evidentemente hay que inscribir en una misma familia de barcos para todos los puertos pesqueros del Cantábrico, mantuvieron ciertas peculiaridades. A este respecto, podemos adelantar que presentarán siempre líneas y formas más estilizadas y menos pesadas que las de otros puertos cántabros, pero no tanto como lo fueron las lanchas vizcaínas y guipuzcoanas. La razón de estar a medio camino entre los barcos vascos y los cántabros, no es únicamente una cuestión geográfica: “la Concha y puerto de Castro eran de relativo fácil acceso, sin grandes obstáculos ni peligrosas barras, pero con bastante asiduidad recibían los azotes de malas mares y resacas, obligando a los pescadores a sacar a tierra buena parte de las lanchas. Si hubiesen sido muy pesadas, tal labor hubiera sido imposible de realizar”<sup>7</sup>.

En Castro Urdiales las *lanchas mayores* de Castro Urdiales, denominadas también en los documentos como *boniteras*, *besugueras* y *lanchones*, corresponden a los modelos que a lo largo de todo el siglo XIX se conocían en el País Vasco como *Kaleras* o *chalupas boniteras*. Los barcos más grandes usados por los pescadores; pero no por ello lo suficientemente desarrollados técnicamente como para ofrecer unas garantías de seguridad óptimas. Decía el cabildo de San Andrés sobre ellas en el año 1856: “*lanchas sin cubierta y que por su débil construcción no tienen condiciones propias para resistir las fuertes y repentinas tormentas que con frecuencia se hacen sentir en esta costa*”<sup>8</sup>. Aunque capaces de albergar, como

<sup>7</sup> Ibidem.

<sup>8</sup> Citado en Ojeda San Miguel (2002), ob. cit.



*Lancha saliendo del puerto  
de San Sebastián*

indicaba Ocharan en su novela “Marichu”, hasta 18 remeros: “(...) tripulándose las lanchas de altura con su diez y ocho hombres cada una, número necesario para poder luchar al remo con las inclemencias de las olas cuando la mar se embravece, lo que sucede, por desgracia, con demasiada frecuencia”<sup>9</sup>. No es extraño, pues, que al igual que con las *pinazas* a mediados del siglo XVI, los sucesivos estatutos de las sociedades de pescadores de Castro Urdiales del siglo XIX y primer tercio del XX se empeñaran en exigir a sus afiliados “que las lanchas que naveguen en la costera de invierno tengan 22 codos de branque a branque, por la parte interior”<sup>10</sup>; y que no permitieran la navegación en solitario y sin el tutelaje del viejo sistema de los *atalayeros*.

No obstante, a pesar de todas las normativas, desde el siglo XVII el tamaño de los barcos castreños había ido peligrosamente disminuyendo. Aminoramiento que se hizo especialmente grave durante la primera mitad del siglo XIX. Precisamente en aquellos años, que como enseguida veremos constituyeron una de las épocas doradas en cuanto al número de las *lanchas mayores*, muchas de ellas no llegaban a los reglamentados 22 codos de eslora. No es extraño que el Ayudante de Marina, en un informe remitido a sus superiores de Santander, se manifestara especialmente preocupado en el año 1849 por aquel tremendo problema: muchos más barcos, pero cada vez más pequeños. Veamos el informe:

*“Excmo. Señor: Me he hecho cargo de la exposición dirigida a V. E. Por el Procurador y Alcalde de este Gremio de Mareantes y debo manifestar sobre su contenido, que, la tolerancia sin duda de mis pescadores, quizá también el régimen excepcional con que se rige y gobierna el mismo y si se ofrece la equivocación de los Maestros constructores de lanchas ha dado ocasión a que a mi entrada en la Ayudantía me encontrase con muchas tituladas mayores que no tenían las medidas marcadas en el artículo 19 de la ordenanza del propio Gremio. Previendo yo los resultados que en esta circunstancia podría producir por los abusos a que dan lugar, falseando el espíritu de la ordenanza indicada se lo manifesté a los Procuradores que se han sucedido, haciéndoles presente no permitieran que lancha alguna mayor que en los subcesivo se construyese para reemplazar a las que había en el puerto no fuese de menos largura que la señalada en la dicha ordenanza, y que ínterin el abuso no desapareciera completamente me sería imposible corregir a los tripulantes de bateles o chalupas menores, que a la sombra de las lanchas mayores que no llegan a los 22 codos de largura, pero que pasan de 20 codos, pescasen en las épocas y casos que en la ordenanza y artículo 28 se permite solamente a las mayores de 22 codos. Dictar aquí una providencia absoluta de servicio para pescar de noche y en altura a las lanchas, que teniendo más de 20 codos de eslora no llegan a las 22, sería dejar en tierra a la mitad de los pescadores por estar distribuidos en 34 lanchas que con el título de mayores hacen la pesquería de invierno. Y lo que en mi concepto desean los exponentes a nombre del Gremio es merecer de V. E. La autorización temporal para que las mencionadas lanchas comprendidas entre los 20 y 22 codos de eslora,*

<sup>9</sup> Ibidem.

<sup>10</sup> Ibidem. El Ayudante de Marina de Castro Urdiales comunicaba a sus superiores en Santander en el año 1887: “que en este puerto todas las lanchas que se dedican a la pesca de altura, documentadas por esta Ayudantía de Marina, la menor mide 49 pies de eslora”; Archivo Capitanía Marítima de Castro Urdiales (en adelante, A.C.M.C.U.), copiador de oficios, 1885-1890, oficio de 9 de enero de 1887.

*alternen con las mayores en el ejercicio de la pesca, según y como faculta a éstas la ordenanza mencionada. Porque en este caso se podrá evitar que los botes y chalupas que no llegan a los 18 codos de eslora se contengan en los límites que les marca la misma ordenanza. Circunstancia que a no dudarlo evitará los riesgos y daños que desde luego se prevé pueden ocasionarse a los tripulantes con motivo de su debilidad y la bravura de estas mares, especialmente hasta que no llegar al mes de abril. Este E. S. Será un bien para lo general de esta población esencialmente pescadora y hasta para los tripulantes de barcos menores que por arrojo o impericia pudiera ocasionarles: pues debe tenerse presente que los infractores aquí son generalmente los tripulantes de botes y barquillas que no pasan de 10 codos, y esto necesita en mi concepto un correctivo”<sup>11</sup>.*

## 2. 1. EVOLUCIÓN DEL NÚMERO DE LANCHAS MAYORES EN EL PUERTO DE CASTRO URDIALES

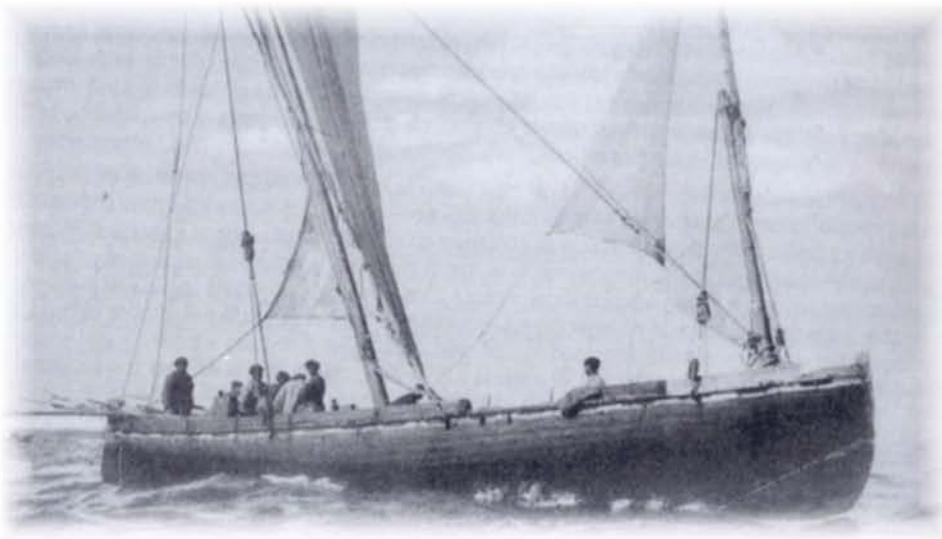
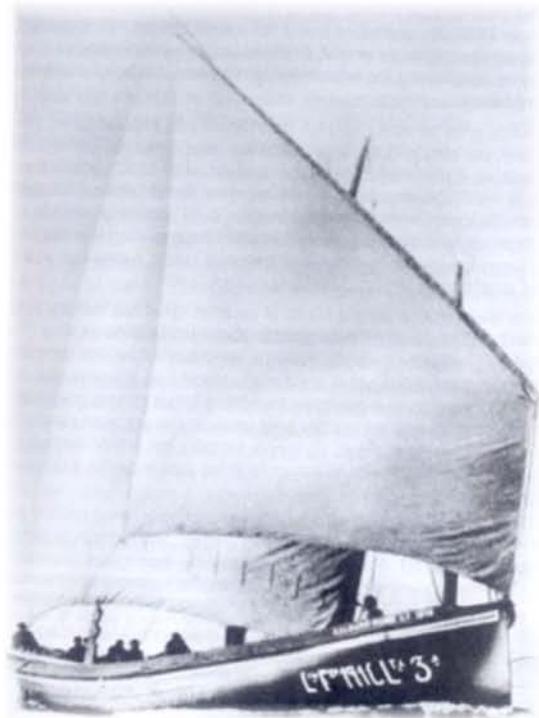
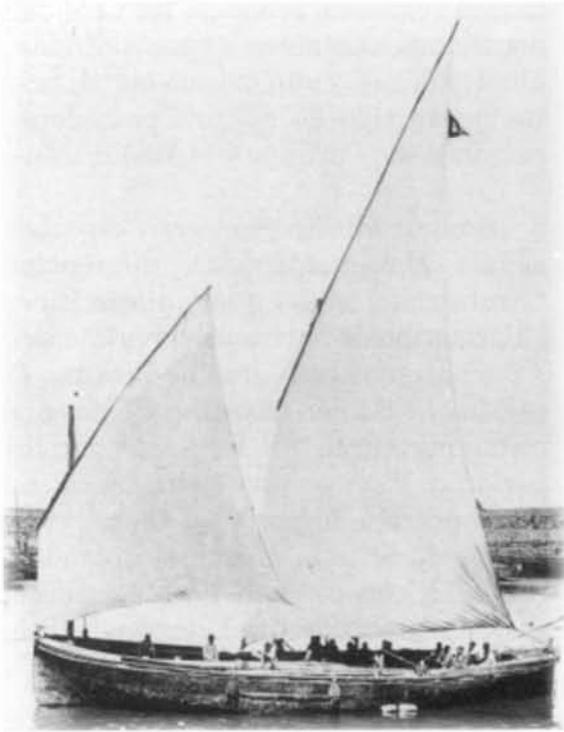
Desgraciadamente, desaparecido para siempre el grueso del viejo archivo de la cofradía de San Andrés, son muy pocas las fuentes que han quedado para poder calibrar la evolución numérica de la flota pesquera castreña con anterioridad al año 1900. No obstante, algunas referencias se han salvado en el Archivo municipal y en el de Protocolos. Las suficientes como para hacernos una idea aproximada del devenir numeral de los barcos y en particular de las *lanchas mayores*.

### C. 2. EVOLUCIÓN Nº. DE LANCHAS DE CASTRO URDIALES

<u>Años</u>	<u>Nº. Pinazas</u>	<u>Nº. Lanchas Mayores</u>	<u>Nº. Total de barcos</u>
1560	15		70
1615	15		65
1785		18	65
1821		43	68
1826		36	62
1860			60
1879		43	100
1888		24	93
1900		12	159
1910		32	60

-----  
Fuente: A.C.M.C.U., Ojeda San Miguel (2002), “La Unión Castreña”, “Ilustración de Castro” y Anuarios de la Comisión permanente de pesca.

<sup>11</sup> A.C.M.C.U., “Informe sobre la autorización para pescar en la altura las lanchas de más de 20 codos”, Borrador de correspondencia (1844 – 1860), febrero de 1849.



*Lanchas Caleras*  
*País Vasco*

Desde el año 1615 y hasta la llegada del siglo XIX, el número de unidades de la flota castreña, lanchas besugueras y sardineras juntas, se mantuvo alrededor de 65 o 70. Aunque no contamos con cifras fiables, da la impresión de que en la primera mitad del siglo XVI los barcos pesqueros de nuestro puerto fueron bastante más abundantes, y que desde entonces, sobre todo a partir de las últimas décadas de aquella centuria, se produjo una importantísima crisis náutica. El número de barcos de todo tipo, no solamente los estrictamente pesqueros, se empezó a reducir rápida y fuertemente. Luego, durante casi 200 años la pesquería castreña, siempre en términos de miseria y crisis continuada, se basó fundamentalmente en la captura de la sardina y en la conquista de los caladeros del Abra de la ría de Bilbao<sup>12</sup>. No es extraño, por ello, la presencia en la Dársena de un buen puñado de *chalupas* sardineras y luego de *lanchas menores*.

### C. 3. PROPIETARIOS PATRONES DE BARCOS . AÑO 1821

#### LANCHAS MAYORES

<u>PATRÓN</u>	<u>Nº. TRIPULANTES</u>
Tedoro Lacebal	7
Víctor Inchaustegui	7
Nicolás de Gándara	7
Telesforo de Trápaga	7
Mariano de Amor	7
Manuel de los Heros	7
Francisco López	7
Nicolás de los Heros	6
Bernardo de las Cuevas	6
Venancio de Villamor	6
Eugenio de Horneas	6
Fermín Llaguno	6
Pedro Lacebal	6
Juan de la Bodega	6
José de Landeras	6
Santiago de Horneas	6
Nicolás de Capetillo	6
José de Horneas	6
Francisco de la Helguera	6
Nicolás de Muenta	6
José de Iberlucea	6
Manuel de Muenta	6
José de Lasquibar	6
Felipe de Allende	6
Juan Amor	6
Pelayo Laiseca	6
Julián de Lanceti	6

<sup>12</sup> Ojeda San Miguel, R., "Aproximación a la evolución de las capturas pesqueras de la Cantabria oriental: el caso de Castro Urdiales"; VII Congreso de Historia Económica, Zaragoza, septiembre de 2001.

### Lanchas besugueras y boniteras

Vicente Gutierrez	6
Alexandro de Calera	6
Manuel Cortes	6
José María de Ornas	6
Manuel de Portillo	6
Manuel de Peñarredonda	6
Ramón García	6
Narciso de Pando	6
Francisco de Poradillo	6
José de la Torre	6
Nicolás de Villasante	6
Francisco de Villanueva	6
Luis del Portillo	6
Gregorio de Carranza	6
Francisco de Llaguno	6
Miguel de Carranza	6

### LANCHAS MENORES

Eladio de Carranza	4
Julián de Vitas	4
José de Rucabado	4
Felipe de Aqueche	4
Alexandro de la Colina	4
Nicolás Carasa	4
Tomás de Rotelo	4
José de la Mar Laredo	4
Basilio del Hierro	4
Felix Inchaustegui Escobedo	4
Juan de Trápaga	4
Ignacio del Miente	4
Eustaquio Aqueche	4
Agustín Mandaluniz	4
Hermógenes del Cerro	4
Nicolás González	4
Felipe de la Quintana	4
Roque del Barrio	4
Rafael Ruíz	4
José de la Bodega	4
Ramón de Zabala	4
Mariano López	4
Juan de Urarte	4
Pablo de la Marza	4
Antonio de la Helguera	4

Fuente: A.M.C.U., Relación, 44-16.

A pesar de todo, 15 o 18 unidades mayores, primero las llamadas *pinazas* y más tarde las *lanchas mayores*, se mantuvieron en activo y dedicadas a las costeras del bonito y

sobremnera a la del besugo. Únicamente a partir de comienzos del siglo XIX, como podemos apreciar en el cuadro C. 2., comenzará, hasta alcanzar en algunos años puntuales más de las 40 unidades, a aumentar el número de *lanchas mayores*. Este hecho, sin duda alguna, hay que ponerlo en relación directa con la reactivación del sector pesquero. Que a su vez, estuvo estimulada por una mayor presencia de arrieros y principalmente de un nutrido grupo de factorías escabecheras. Todo ello se tradujo en una demanda continuada de besugos y bonitos, entonces especies muy apreciadas a la hora de encurtir y escabechar. Precisamente los peces que para sus capturas requerían de las lanchas boniteras y besugueras.

#### C. 4. PATRONES DE LANCHAS DEL PUERTO DE CASTRO URDIALES – AÑO 1849

Antonio de Anchausti	Manuel Helguera	Romualdo Nocillo
Domingo Colina	Felipe Vital	José Tueros
Cayetano Tueros	Víctor Sainz	Juan Liendo
Nicolás Ochoa	Fermín Mar	Antonio Cerro
José Marañón	Juan José Barrio	Antonio Amor
Miguel Torre	José Palacio	Miguel Fernández
José Quintana	Eugenio Hornoas	Víctor Inchausti
Julián Vital	Manuel Sarabia	José Miñor
Manuel Lope	Felipe Mar	José de los Heros
Clemente Gama	Bonifacio Barrio	Ramón Albarado
Martín Haedo	Nicolás Inchausti	Julián Vital
José Iberlucea	Nicolás Muenta	Francisco Llaguno
Felipe Quintana	Ramón Bibanco	Esteban Usante
Jaquín Calera	Dionisio Mandalinve	Gerónimo de Amor
Marcelino Ruiz	Ventura Fernández	Antonio Amor
Manuel Pando	José Sel Acebal	Victoriano Angulo
Mateo Landevaz	Jose´Antonio Brena	Manuel Landeras

-----  
Fuente: A.M.C.U., J. v., 1365-L.2.

No obstante esta bonancible etapa en términos generales, los repetidos conflictos bélicos decimonónicos afectaron coyunturalmente de forma muy negativa a la renaciente flota mayor castreña. Hagamos un pequeño repaso del fenómeno. En tiempos de la Guerra de la Independencia y asedio de la Villa, Álvarez organizó con las castreñas una pequeña escuadrilla de lanchas cañoneras. En las siguientes guerras carlistas volvió a ocurrir algo muy parecido, y, además, en repetidas ocasiones las *lanchas mayores* de nuestro puerto sirvieron como barcos de transporte de tropas. El resultado fue la destrucción de buena parte de los navíos. Pero, a diferencia de siglos atrás, el dinamismo del sector escabechero y pesquero del momento provocó una respuesta rápida: pequeñas oleadas de nuevas construcciones lograron reponer con celeridad el grueso de la flota.



*Lancha mayor de Castro Urdiales,  
utilizada en una cucaña de fiestas*

## Lanchas besugueras y boniteras

A partir de la década de 1870, y sobre todo una vez acabada la última Guerra carlista, los barcos pesqueros de Castro, tanto en número como en tipologías, comenzaron a sufrir cambios verdaderamente revolucionarios. En pocos años se llegó, y superó, el centenar de embarcaciones. La aparición de nuevos sistemas de pesca, tal es el caso del trasmallo y principalmente del cerco en las capturas de sardinas y anchoas, hicieron que irrumpiesen de forma explosiva dos tipos de embarcaciones: los *botes* y las *traineras*. Se trata a todas luces de un fenómeno propiciado, por una parte, por la desintegración del antiguo poder de control del Gremio, y, por otra, por la presencia, no ya únicamente de los antiguos beneficiadores y escabecheros, de un sector poderoso de fabricantes modernos de conservas. Como más tarde veremos, en esta nueva fase las *lanchas mayores* perdieron enteros en el cómputo total de la flota pesquera, aunque siguieron aguantando hasta bien entrado el siglo XX. La época dorada de nuestras besugueras y boniteras, que no cabe duda debemos colocar entre aproximadamente los años 1800 y 1870, habían quedado atrás.

### C. 5. LANCHAS MAYORES – CASTRO URDIALES – AÑO 1888

<u>PROPIETARIO</u>	<u>Nº. TRIPULANTES</u>	<u>Nº. ANCIANOS</u>	<u>PATRÓN</u>
Cristando Pando	4		ídem
Román Díaz	4		ídem
Teodor Mar	19	5	Felipe Fernández
Valentín Cuesta	11	4	ídem
Gregorio Mar	9		ídem
Aniceto Laya	4		ídem
Anastasio Miñor	12		ídem
Florencio Ibañez	15	3	ídem
Francisco Portillo	22		ídem
Gabriel Borriarán	17	5	ídem
Pedro Ochoa	16	2	ídem
Epifanio Helguera	14	4	ídem
lancha "Angeles"	13	5	J. Gil
lancha "la Begoñesa"	19	5	Pedro Villanueva
Venancio Rivero	14	5	ídem
Alejandro Rivera	27		ídem
J. Tueros	14	4	ídem
lancha "Jóven Carmen"	16	5	Juan Alonso
lancha "Erminia"	16	3	Miguel Pando
Andrés Amor	15	4	ídem
Salvador Ureta	13	4	ídem
lancha "Angela"	21	5	Mateo del Castillo
Camilo Vital	18	5	ídem
Julián Martínez	14	5	ídem

-----  
Fuente: A.M.C.U., listado, 1299-doc. S/n(7).

## 2. 2. FORMAS, MATERIALES, APAREJO, VELAMEN Y NAVEGACIÓN

Las viejas *pinazas*, las abuelas de las *lanchas mayores*, de primitivo origen nórdico, al principio construidas con forro de tingladillo, formas planudas y con popas y proas muy afiladas, como ya hemos visto, poco a poco evolucionaron. Aunque manteniendo en esencia la estructura originaria, fueron modificando algunos detalles del aparejo y velamen. No sabemos exactamente cómo ocurrió<sup>13</sup>, pero se dio el paso definitivo, dejando el tingladillo, a la construcción “a tope”. Sobre todo a raíz de la generalización de la pesca de bonitos, hubo necesidad de navegar más lejos y durante más días; por ello los barcos se fueron apopando cada vez más y universalizaron el timón de codaste. Así, las *lanchas mayores* de finales del siglo XVIII, aunque sin rupturas, eran ya navíos distintos de las pinazas de doscientos años antes.

Aunque enseguida plantearé algunas precisiones evolutivas y más de una alusión a las particularidades castreñas, para situarnos, a modo de fotografía aproximativa, en una *lancha mayor* de altura, nada mejor que releer la descripción que en el año 1885 hacía Rafael Gutiérrez Vela:

“Reciben este nombre las embarcaciones dedicadas especialmente a la pesca del atún, merluza y besugo, por la gran distancia a que lo verifican. Son sin cubierta, y sus dimensiones las siguientes:

Largo..... 45 a 50 pies  
Manga..... 9 a 10, ¼ ”  
Puntal..... 3 pies 10 pulgadas a 4

La quilla que en el modelo es de roble, puede también construirse de haya: es recta, de 6 pulgadas de alto por 3,1/4 de grueso.

El codaste de popa esta a escuadra y sus dimensiones 5 pulgadas de grueso por 7 de ancho, igual que el de proa, y ambos de roble. El de popa del modelo es de manzano.

Las contra-zapatatas son de roble.

Los armazones, de las curvas formadas por el tronco y raíz del roble de 3, ¼ pulgadas de alto por 3 de grueso.

Los careles, también de roble, si bien es preferido el nogal como indica el modelo, de 3 pulgadas de grueso por 4, ¼ de ancho.

Los tamboretos y bulascamas, de roble igualmente que los gragueres que sostienen los bancos y que tienen 1, ½ pulgadas de grueso por 8 de ancho.

La entablación exterior, que en el modelo es de pino, puede sustituirse por el roble hasta la línea de flotación, empleándose en el resto el pino del Norte.

La clavazón está galvanizada y es de 4, ½ pulgadas de largo abajo, y sólo de 4 arriba.

La cabillería de hierro se sostiene con tuercas y la de madera se emplea uno o dos, según la anchura de cada armazón.

El timón y la orza son de nogal o castaño.

Para el calafateo se usa una o dos mechas de estopa y la carena de brea y sebo al exterior, y en el interior de alquitrán hasta los bragueros y pintura el resto. La obra

<sup>13</sup> Astui Zarraga, A., “Lanchas de pesca a vela”, Itsasoa. El Mar de Euskalerría. La Naturaleza, el Hombre y su Historia, nº. 8, San Sebastián, 1989, p. 165.



*Lanchas mayores y traineras  
en el Pable de Castro*

## Lanchas besugueras y boniteras

muerta lleva en la parte exterior, debajo del carel, una faja de pintura de unas 4 pulgadas de ancho.

La tripulación de veinte hombres para la pesca del besugo, y de ocho para la de merluza y atún.

El aparejo está constituido por dos palos, empleándose seis velas, dos a dos, según el tiempo. La vela mayor de 200 varas cuadradas; el trinquete de 120; el burriquete mayor de 90; el mediano de 60; el pequeño de 34, y el llamado cerverano de 20.

El palo mayor, o sea el de popa, de unos 42 pies en verano y 36 en invierno; el de proa, o sea el trinquete, de 30 pies de largo, y la verga de 28. Cada palo va provisto de su cordel de diferentes tamaños, a los que se dan el nombre de drizas, que pasan por poleas, según se indica en el modelo.

Las dimensiones de los remos son: el de popa y proa de 16 pies y los demás de 14<sup>14</sup>.

Al igual que en tiempos atrás las *lanchas mayores* seguían teniendo como principal destino la costera de los besugos: “Esta pesca principia en 1º de Diciembre y termina a últimos de marzo. Las lanchas en que van a hacerla, miden de 46 a 50 pies de quilla, por 12 de manga. Van tripuladas por diez y ocho a veinte hombres y dos muchachos (...). Todos los días que el tiempo lo permite, se sale al mar de cuatro a seis de la mañana, por medio de aviso que se hace con tamboril”<sup>15</sup>. En Castro normalmente las lanchas regresaban todos los días al puerto; pero no así en otras localidades:

“Las lanchas de Lequeitio, Ondarroa y Motrico, van a hacer esta pesca al Gran-Canto o Bancos de Alcajona; éstos distan mucho de la costa, y por esta circunstancia tienen que estar dos y tres días en la mar (...). Estando estas playas tan lejos de la costa, les pillan algunos temporales, y como todas las lanchas dedicadas a la pesca están sin cubierta, porque su uso no lo permite, suelen todos los años quedarse algunas víctimas en el Océano: ¡son por desdicha tan seguras todos los años, que creo no haya uno en que no se lamenten desgracias!”<sup>16</sup>.

Sin embargo, ahora ya en el siglo XIX, la costera del bonito era, tanto, o más importante que la de invierno. Y se recorrían grandes distancias: “Las lanchas que van las primeras a descubrirla miden de 46 a 50 pies de quilla por 12 de manga; están carenadas de nuevo y bien preparadas de velas y curricanes... Salen a las tres o cuatro de la mañana y vuelven a las siete de la noche; en todo el día andan de 80 a 100 millas”<sup>17</sup>. Por eso, por las grandes distancias, y por la propia movilidad empleada en las capturas, el manejo de los barcos resultaba sumamente peligroso:

“Ciertamente que no aconsejaríamos nosotros a los pescadores de la Costa Cantábrica, que se aventurasen a esta pesca en embarcaciones tan pequeñas, pues seguramente se verían expuestos a algún accidente desgraciado; porque para la pesca del bonito se necesita viento algo fuerte, y el viento fuerte produce marejada y algunas veces

<sup>14</sup> Gutiérrez Vela, R., “Lanchas de altura”, Revista de Pesca Marítima, Madrid, 1885, pp. 287 y 288.

<sup>15</sup> Gutiérrez Vela, R., “La Pesca en el Cantábrico”, Revista de Pesca Marítima, Madrid, 1885, p. 13.

<sup>16</sup> Ibidem, p. 14.

<sup>17</sup> Ibidem, p. 107.

## Lanchas besugueras y boniteras

bastante gruesa, sobre todo si oscila entre el N. y el O., con pequeñas embarcaciones y generalmente de costado, éstas no presentarían la suficiente seguridad a los pescadores...

La pesca en el Cantábrico se efectúa en lanchas de 35 a 45 pies de largo, aparejadas con dos velas, trinquete y mayor, con otras más pequeñas de reserva por si el viento arrecease y hubiese necesidad de acortar la marcha a la embarcación por ser aún demasiado trazo con las velas rizadas<sup>18</sup>.

Aún así, con todos los problemas, las lanchas eran navíos sumamente bellos a ojos de los grandes especialistas del Ministerio de Marina de la época:

“¿Qué bonita es una lancha bonitera, barloventeando con sus blancas velas, sus varales y cordeles en facha!

Las lanchas para el bonito deben llevar una cantidad de lastre proporcionada a su tamaño, pero no tanto que agobie a la embarcación: vale más menos vela que mucho lastre, porque éste no puede disminuirse ni aumentarse a medida de la necesidad, cuando el velamen se aumenta y disminuye según la fuerza del impulsor. Para esta pesca, que ofrece bastante peligro, se precisa un buen timonel que vaya constantemente con ojo alerta, ya para orzar o arribar a medida del viento y la marejada, evitando de este modo algún golpe de mar, ya para pasar sobre los bancos de pesca que se descubran por la proa, y acortar el avance de la embarcación cuando agarren muchos bonitos a la vez, facilitando de este modo su embarque a bordo<sup>19</sup>.”

Sigamos bajando un poco más a los detalles. Con bastantes diferencias de unas a otras, las lanchas castreñas tenían entre 10 y 15 metros de eslora, 2,5 y 3,25 de manga, y entre 1,10 y 1,50 metros de puntal. No olvidemos que por sus singladuras a aguas distantes en busca de besugos y bonitos, debían ser, a la vez que rápidos, barcos resistentes<sup>20</sup>. Llegaron a alcanzar con bastante normalidad las 15 Tm. de tonelaje bruto, no siendo raro encontrar a comienzos del siglo XX con algunos ejemplares por encima de las 20 toneladas.

En cuanto a las formas, las *lanchas mayores* “al ser a vela y no poder navegar con el viento de cara que es cuando se levanta agua por avante, las proas eran bajas y ligeramente retraídas y el perfil presentaba una línea de arrufo suave<sup>21</sup>”. En general eran embarcaciones bastante barrigonas, con el forro a tope, con muy poco calado y pronunciamientos finos para poder atravesar bien el agua. Eran, pues, lanchas con cascos muy robustos, proas retraídas y codaste bastante poderoso. En su construcción, sobre todo en las piezas básicas del codaste, quilla, roda y cuadernas, dominaba el empleo del duro y resistente roble; mientras que en el forro primaba la utilización del pino-tea.

<sup>18</sup> Gutiérrez Vela, R., “La Pesca del Bonito en el Cantábrico”, Revista de Pesca Marítima, tomo II, Madrid, 1885, pp. 53 y 54.

<sup>19</sup> Ibidem, pp. 54 y 55.

<sup>20</sup> Urkidi, J. Y Apraiz, J., “La construcción naval en Bermeo”, Bermeo, n.º. 1, 1981, pp. 157 y 158.

<sup>21</sup> Ibidem, p. 159.



*Lanchas mayores en la Dársena, hacia el año 1912*

Por otra parte, uno de los principales problemas era el de su poca altura. Tanto que embarcaban agua con mucha facilidad, especialmente por el lado de sotavento. En esta contingencia no había más remedio que añadir cuando navegaba unas falcas a modo de supletorio, y en último caso achicar con los tangartes o los baldes.

Dentro del barco, las bancadas compartimentaban rítmicamente el espacio. Los enseres más vulnerables se protegían bajo las cubiertas, siempre demasiado pequeñas, de proa y popa<sup>22</sup>. Cuatro o cinco toletes corrían por cada banda en la mitad delantera del barco. Sobre los palmejares toda una serie de panas, tableros o paneles formaban el rudimentario sollado; por debajo corría el agua hacia la sentina central. Dos orificios en la parte alta del codaste y unos pocos ganchos de hierro en la zona de la roda servían para afirmar los aparejos de las escotas y drizas del velamen.

Con diferentes matices, tonalidades e intensidades, el color predominante en los *lanchones* era el negro. Las tostas, vergas y mástiles, a base de continuas aplicaciones protectoras de grasa, se iban rápidamente oscureciendo. El casco se embreaba, alquitranaba y pintaba de negro. Muy a última hora, por orden gubernamental, a partir de 1880 sobre las amuras se rotulaba de blanco la numeración de la matrícula y a veces el nombre de la lancha.

En plena navegación el gobierno se lograba con un timón de forma rectangular herrado al codaste, a veces de más de dos metros de largo, y con la caña, a modo de mango, al mismo unida. Para casos de urgencia se disponía siempre de un timón de respeto, y en asunto de extremados apuros se lanzaba por la popa un timón de fortuna: vara sujeta por varios cabos. Cuando las maniobras eran de aproximación a puerto, o delicadas en la corta distancia, con poca velocidad, entonces se volvía a formas de gobierno casi ancestrales: un gran remo de espaldilla o palote, de alrededor de 5 metros de longitud, sujeto a un tolete erigido en la banda de babor de la popa.

Como en épocas pasadas, la forma de propulsión de estas lanchas seguía siendo mixta: a remos y a vela. Aunque, sin duda, esta última modalidad había ganado mucho terreno y llegado a cotas bastante desarrolladas. Para salir y entrar en puerto, en singladura con falta de viento y en maniobras exigentes, seguían siendo fundamentales los remos. De ellos, lógicamente, se encargaban los tripulantes. El número de marineros variaba en función de la costera. En la campaña del besugo la dotación marinera era mucho mayor que en la del bonito. Las viejas *pinazas* iban a los playones de "Castro Verde" con alrededor de una docena de pescadores, imprescindibles para manejar las delicadas cuerdas besugueras; en el siglo XIX la dotación llegó a cifrarse en 15 o 18 personas. A bonitos no iban más de 6 o 10 hombres con un chicho. Era, por lo tanto, en la primera de las costeras cuando más se usaban los remos, primando las velas en las operaciones de la cacea de los bonitos.

Los remos, como en otras lanchas más pequeñas, iban sujetos con estrobos a los toletes. Los remeros bogaban sentados en las bancadas en dirección hacia la popa. Excepto el de

---

<sup>22</sup> Arbex, J.C., Arrantzaria, Bilbao, 1984.

espaldilla y el del proel que podían llegar a más de 5 metros, el resto de los remos medían alrededor de 4 metros, siendo preferida la madera de haya sobre otras en su construcción.

Tal como hemos dicho, a pesar de la continuada presencia y uso de remos, las *lanchas mayores* eran ya esencialmente navíos veleros, muy especialmente en la costera del bonito. La arboladura estaba formada por dos mástiles, abatibles y orientales a través de un sencillo y rudimentario sistema de cuñas de madera<sup>23</sup>. Las últimas generaciones de *lanchones* llevaban: “El palo mayor y el trinquete, el primero con una longitud aproximadamente similar a la quilla y el segundo la mitad, portaban un velamen de entre cuatro y seis piezas. Las velas al tercio tenían rizos que se maniobraban con drizas y escotas. Eran capaces de alcanzar velocidades aproximadas a los 15 nudos”<sup>24</sup>. Pero para llegar a este grado de perfección eólica tuvo que pasar bastante tiempo.

A comienzos del siglo XIX, tal como indicaba O’scanlan, llevaban dos palos con velas al tercio, descansando sobre malletes para que pudieran ser fácilmente abatibles y así navegar a remo en caso de necesidad. La vela mayor era mucho más grande que la del trinquete. En caso de temporal el mástil mayor se abatía y se sustituía por el del trinquete; mientras que este último también se sustituía por otro más pequeño. Acto seguido la vela mayor se cambiaba por la vela del trinquete, y ésta por otra bastante más pequeña denominada “tallaviento”. Si el tiempo malo todavía iba a más, la vela tallaviento pasaba al palo mayor, y en el palo de trinquete se largaba otra vela conocida como “borriquete”<sup>25</sup>. Con esta arboladura y juego de velamen las lanchas desde finales del siglo XVIII se convirtieron en uno de los navíos de pequeño porte más rápidos de todas las costas españolas. No es extraño que las entonces llamadas *trincaduras vizcaínas* fueran adoptadas como escampavías y barcos de aviso por las autoridades marítimas, y que fueran ampliamente utilizadas en la guerra, especialmente en la Carlista, como trincaduras armadas con un cañón en la proa.

En opinión del acreditado especialista J.C. Arbex, la propulsión a vela de las lanchas evolucionó tanto a causa de las necesidades que para pescar bonitos exigía el sistema de la cacea: había que ganar todo lo posible en velocidad. Además, el barco tenía que tener cierto porte y formas llanas para poder cargar con comodidad las capturas; pero también ser apto para poder llevar tres o cuatro remos por banda con el fin de hacer las maniobras de aproximación a puerto. Como los pescadores trabajaban en los costados, el barco no podía tener las bandas muy altas. Por ello, como remedio repentino, a la hora de navegar se colocaban falcas desmontables; eso sí, dejando un hueco para que asomaran por lo menos dos toletes para casos de emergencia en el manejo de remos. En resumen, la *lancha mayor* tenía que conjugar capacidad de carga, comodidad en el trabajo de los pescadores y velocidad suficiente para cacear<sup>26</sup>.

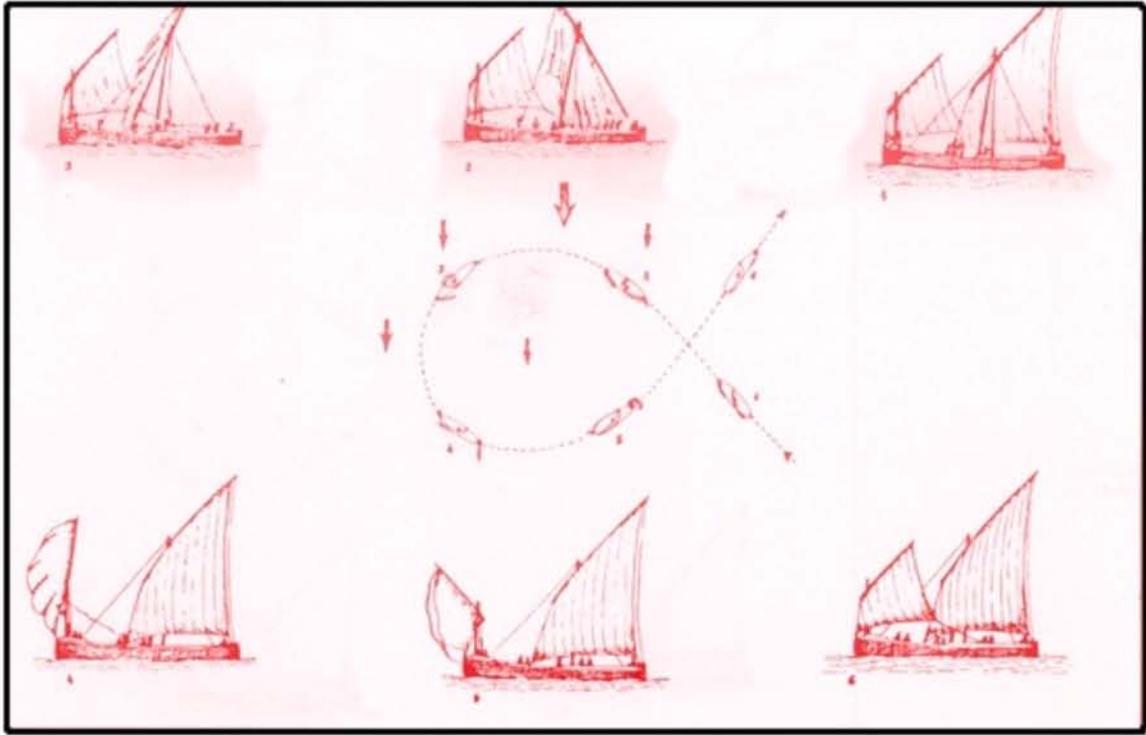
Los últimos *lanchones* de principios de 1900, a punto de ser engullidos por el vapor, pero en el cenit de su desarrollo velero, arbolaban un palo mayor aproximadamente con los mismos

<sup>23</sup> Apraiz, J. A., “La construcción naval en el País Vasco”, Itsasoa, Vol. 7, Etor, San Sebastián, 1989, pp. 71-158.

<sup>24</sup> Ojeda San Miguel (2002), ob. cit.

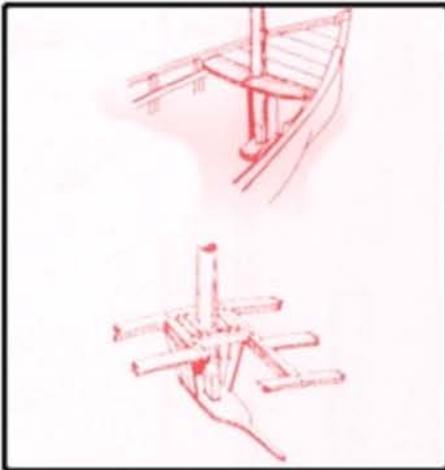
<sup>25</sup> O’scanlan, T., Diccionario Marítimo Español, Madrid, 1831.

<sup>26</sup> Arbex (1998), ob. cit.



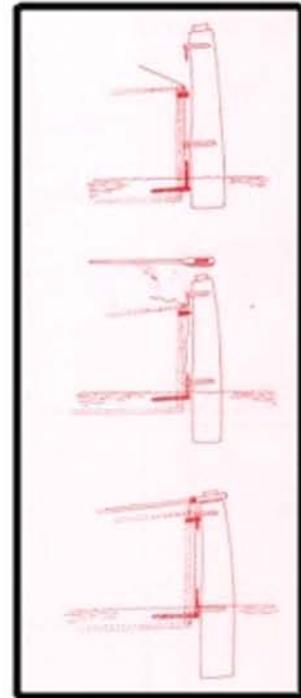
## *Navegación y maniobras de una lancha*

*(Fuente: Astui Zarraga)*



## *Carlingas*

*(Fuente: Astui Zarraga)*



## *Pala y caña del timón*

*(Fuente: Astui Zarraga)*

metros de longitud que su eslorra, y un trinquete mucho más reducido. El palo mayor llevaba un aparejo de bolina para la vela: “Para navegar a bolina, dado su escaso plano de deriva empleaban una orza de madera laminar desmontable que se desplazaba de un costado a otro, pero siempre en sotavento, manteniéndola sujeta al interior sencillamente por medio de cabos. Su objetivo era contrarrestar el influjo escorante del viento evitando el vuelco”<sup>27</sup>. La vela mayor era tres veces más grande que la del trinquete. El mástil podía inclinarse hacia la popa, puesto que el palo se orientaba en la carlinga mediante cuñas de madera. Así, cuando navegaba de empopada, el mástil iba en posición vertical, pero si se hacía de bolina en busca del barlovento inclinaba el palo hacia la popa. Con vientos de través el mástil se orientaba a sotavento. En la lucha constante contra la deriva los cascós fueron afinando las popas, pero hundiéndose más en el agua la popa y el timón. La acción de las cuñas para la inclinación del palo mayor se completaba con la utilización de una orza móvil en el velamen. En esta constante evolución para ganar en navegabilidad la “driza de la verga también empezó a hacerse firme cerca del pie de cada mástil”<sup>28</sup>.

En cuanto a los materiales, interesante resulta también señalar que los palos de la arboladura normalmente se hacían de madera de pino y a última hora de eucalipto. Para las vergas se utilizaba en la mayoría de las ocasiones encina. Las velas solían ser confeccionadas con lona por los mismos marineros, alquitranando con mimo las costuras. “Las velas, por último, se estibaban a bordo en cestos grandes colocados en la parte de proa de la lancha, entre la tilla de proa y la primera bancada (...). La jarcía fija de estas embarcaciones era muy reducida. Se trataba sólo de dos obenques orientados hacia la proa y popa respectivamente del palo mayor y ambos hacia la banda de barlovento. Este sistema se veía reforzado por el aparejo de drizas de la mayor, hecho también firme al costado de barlovento”<sup>29</sup>.

Las maniobras de nuestras lanchas mayores tenían asimismo una marcada “personalidad”. Con diferentes horarios en función de la distancia a recorrer y de la costera, salían, obedeciendo las ordenes de los atalayeros, y regresaban a puerto todas juntas. Al salir por las mañanas de la Dársena se preparaban los mástiles y las vergas del velamen. Pero hasta pasado el canto de Santa Ana iban a fuerza de remos. Una vez allí empezaba el complicado juego de navegar y maniobrar. Nada mejor que repasar la descripción que hizo Astui para comprender en unas pocas líneas todo este mundo:

“La navegación se realizaba aprovechando las mañanas para alejarse de la costa, para al atardecer navegar hacia tierra (...). En verano, los frecuentes vientos del nordeste ayudaban a las lanchas boniteras a navegar hacia áreas alejadas de sus puertos-base. Así, las lanchas aprovechaban los vientos terrales veraniegos de las abras y rías de nuestra costa para salir a la mar y alejarse de la costa, para después navegar al compás del nordeste hacia tierra (puente-base) hacia las costas de Santander o Asturias. Las formas de navegación se diferencian según la procedencia del viento con respecto al rumbo a navegar. Así tenemos la navegación ciñendo o de bolina, la navegación de través, a un largo, o de popa.

<sup>27</sup> Urkidi y Apraiz (1981), p. 162.

<sup>28</sup> Arbex (1998), ob. cit., p. 374.

<sup>29</sup> Astui Zarraga (1989), ob. cit., p. 176.

La navegación de través se realiza cuando el rumbo a navegar y el viento son perpendiculares. Así será el viento del través de estribor o del de babor, según proceda aquél de una u otra banda. Esta navegación produce gran escora de la embarcación, por lo cual se pasaban a la banda de barlovento todos los efectos existentes sobre la cubierta: palos, vergas, etc.

La navegación de popa se realiza cuando el viento y el rumbo son del mismo sentido, es decir, cuando se recibe el viento por la misma popa.

En este tipo de navegación se izaba junto al trinquete el cataldo. Esta vela era una especie de vela rastrera que se izaba en el palo trinquete junto a la vela de su nombre, quedando ésta hacia una banda y el cataldo hacia la otra para la navegación llamada de “a orejas de burro” (...)

La navegación a un largo es la que se realiza cuando el viento procede de un punto entre la popa y través. Es la mejor navegación ya que se alcanzan buenas velocidades sin peligro para la embarcación, y además las velas no se tapan las unas a las otras.

Por último nos queda la ceñida, o navegación ceñiendo o “de bolina”. Esta es la navegación que se realiza con viento de proa. O mejor aún, con el viento entre la proa y el través. Para la navegación de bolina se utilizaban los aparejos llamados asimismo “bolinas” (...)

Otra faceta de la navegación es la virada. Estas lanchas realizaban siempre la virada por redondo, es decir, haciendo pasar el viento de banda por la popa...”<sup>30</sup>

Finalmente, curioso hoy en día es también señalar que las lanchas llevaban en su interior, nunca en demasía y más bien escaso, todo un equipamiento auxiliar, para poder mantener en buen estado la embarcación, navegar e intentar salir de apuros. El inspector de puertos Rodríguez Santamaría<sup>31</sup> nos dejó un magnífico inventario del equipamiento que a principios del siglo pasado tenía un lancha cántabra:

#### **C. 6. INVENTARIO DE UNA LANCHA BONITERA DE LA PROVINCIA DE SANTANDER - AÑO 1916**

- ? Cuatro palos: mayor, trinquete, tallaviento y borriquete.
- ? Cuatro velas: con los mismos nombres.
- ? Cuatro vergas: con los mismos nombres.
- ? Drizas para las piezas con los mismos nombres.
- ? Bobinas para las velas, con motones de cilindro.
- ? remos grandes de 15 pies.
- ? Un arpeo de hierro de 5 uñas y un gabiote para llevarlo.
- ? Una estacha para el arpeo de 20 brazas de largo.
- ? Dos varas (alas) para pasar los aparejos del bonito.
- ? Dos horquillas de hierro para apoyar las varas en los costados.
- ? Un grúa y un obenque de cabo.

<sup>30</sup> Ibidem, p. 178.

<sup>31</sup> Rodríguez Santamaría, B., Los pescadores del Norte y Noroeste de España, su vida social y particular por provincias, Madrid, 1916, pp. 215 y 216.



*Recuerdo de las  
viejas velas al tercio*

- ? Una cocina con hornillo en un casco de ovenques
- ? Dos cubos de zinc para baldear el barco todos los días.
- ? Dos barriles para agua.
- ? Dos cazuelas grandes de porcelana.
- ? Una aceitera de hoja de lata.
- ? Una sartén grande.
- ? Un farol con tres cristales blancos.
- ? Un compás dentro de su caja.
- ? Una parrilla para asar y un soplillo para avivar el fuego.
- ? Dos estachas grandes para amarrar el barco.
- ? aparejos para bonito y atún, uno por cada pescador y 3 para el patrón
- ? panes de 4 libras
- ? Dos cuartillos de vino (8 litros por cada día)
- ? Aceite, ajos, pimentón y especias para cada día.
- ? Carbón para lumbre, para un día.

### 2. 3. PROPIEDAD

Cuestión muy importante, pero sobre la que tenemos muy pocos datos por ahora, es la que hace referencia a la propiedad de los barcos. Aunque todo parece apuntar a que en Castro la situación era muy parecida a la formulada por Rodríguez Fernández para Laredo<sup>32</sup>. En la mayoría de las ocasiones, como demuestran las listas de embarcaciones conservadas, cuando los barcos eran pequeños, en las *chalupas* y luego en las *lanchas menores*, dominaba la propiedad individual; de manera que el dueño y el patrón suelen ser la misma persona. Sin embargo, tampoco eran raros los casos de propiedad compartida, especialmente cuando las embarcaciones tenían cierto tamaño. Y es que, armar barcos lo suficientemente grandes para ir a besugos o a bonitos, como *pinazas* y luego *lanchas mayores*, resultaba ya bastante costoso. Muchas veces los pescadores no tenían suficiente capacidad financiera, por lo que acababan acudiendo en busca de ayuda de otros armadores y comerciantes. Básicamente se daban tres tipos de salida. A veces, aunque no fue demasiado corriente en Castro, se alquilaba una embarcación durante el tiempo que durara la costera. Otras, se juntaban dos, tres o más pescadores para comprar a medias un barco, yendo luego en gastos y ganancias también a partes iguales. Esto debió ocurrir en el año 1852, cuando tres pescadores “compraban una lancha mayor de pesca con los aparejos en precio de tres mil y quinientos y veinte reales...”<sup>33</sup>. Finalmente, se podía también armar una compañía de pesca de otra manera: “Un socio suministraba la embarcación y otro financiaba su puesta a punto y contratación de tripulantes”<sup>34</sup>, tal como ocurrió en el año 1848 entre los castreños José Trueba y Julián Vital<sup>35</sup>.

<sup>32</sup> Rodríguez Fernández, A., “La Pesca en Laredo durante el siglo XVII”, Anuario del Instituto de Estudios Marítimos Juan de la Cosa, Vol. VI, 1986, pp. 85 – 87.

<sup>33</sup> Archivo Municipal de Castro Urdiales (en adelante A.M.C.U.), J. V., 10 de febrero de 1852, 1384-4.

<sup>34</sup> Rodríguez Fernández, ob. cit., p. 87.

<sup>35</sup> A.M.C.U., L. J. V., 23 de agosto de 1848, 1365-L.2.

Dentro de los fondos notariales castreños se pueden hallar algunas referencias muy jugosas sobre esta cuestión. En el año 1743 se escrituró la siguiente y demostrativa venta: *“Sepan por esta pública escritura de venta real y enagenación perpetua, como yo María de Laredo, Biuda de Francisco de Angulo, y vezina de esta villa de Castro urdiales, digo: que tengo una Lancha y Barco de pesca de sardinas, propio con sus aparejos y armamento de trinquete, estachas, y yualmente tengo adherentes de lancha maior Besuguera, que una y otra ha corrido al cargo y cuidado de Lorenzo de Peñarredonda, también vezino de esta dicha villa, como Maestre postizo, quien me ha persuadido a que le benda la mitad, y con hefecto por no poder mantenerlo internamente y hallarme en disposición de pagarle la soldada de maestreaxe, nos hemos combenido en que en que me haia de remar ésta y Yo enajenar a su favor la mitad del referido Barco y peltrechos espezificados en la cantidad que hará menzión, y poniéndola en execuzión por la presente escritura y su tenor, Otorgo, y conozco, que bendo y doi en benta real desde aora, y para simpre jamás, al zitado Lorenzo de Peñarredonda, y María de Ruiz su muxer, la mitad del espezificado barco y lancha sardinera, con los respectibos remos, tirnquete, borriquete, estachas y demás adherente, y la mitad de las belas, palos, aparexos, remos, drizas y peltrechos del Barco maior besugero, con todos los demás pertenezidos para el trato y navegación de pescas...”*<sup>36</sup>

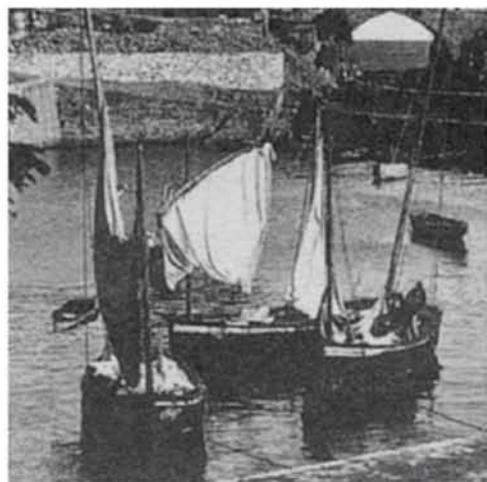
Luis del Portillo y José Antonio de Rosio eran en el año 1825 copropietarios a partes iguales de la lancha mayor *“Santo Cristo de los Remedios”*<sup>37</sup>. Casi finalizando el mes de marzo de 1826 Juan de Amor y su mujer, Melchora del Acebal, decían ante el notario que *“(…) venden y dan en venta real y enagenación perpetua para siempre jamás a Gerónimo de Amor Acebal y su mujer Vitoria de Elorriaga, sus convecinos e hijo y nuera respectibe, la mitad de una Lancha mayor Vonitera con todos sus Aparejos que tienen suya propia, navegable, surta en este puerto, y se la venden en precio y cantidad, con la mitad de dichos aparejos de ella, desde este día para siempre jamás, de mil ochocientos veinte y un reales de vellón...”*<sup>38</sup>. En 1828, José Hornoas, Nicolás de Carranza y Manuel de Posadillo manifestaban que *“(…) las lanchas de pescas mayor y pequeña, nombradas San Andrés y San Pedro, con todas sus redes, aparejos y utensilios les corresponden al Dn. Manuel en una mitad y a los Dn. José y Dn. Nicolás en una cuarta parte cada uno”*<sup>39</sup>. Incluso nos podemos encontrar con casos de cesión compartida, como ocurrió también en 1828, cuando Teodoro del Acebal se ajustó con Juan Santos de Guisarte, José de Amestoy, Ramón del Acebal y Román de Raollo: *“(…) dijeron: Que el primero es dueño en toda propiedad de una lancha mayor de pescas, nombrada San Francisco, con todas sus velas, aparejos y utensilios (...), cede a los segundos el todo de la citada lancha, aparejos y utensilios en estado corriente a calidad de que estos la han de cuidar todo como suyo propio, siendo de cuenta del Teodoro los reparos que se ofrezcan en el casco, velamen y utensilios, y de los quatro comparecientes el suministrar al Teodoro dos soldadas de lo que se ganare en*

<sup>36</sup> Archivo Histórico Provincial de Cantabria (en adelante A.H.P.C.), Prot., Joaquín de Mioño, leg. 1790, 18 de marzo de 1743, fols. 24 y 25.

<sup>37</sup> A.H.P.C., Prot., Lucas Varanda Cortés, leg. 1848, 21 de mayo de 1825.

<sup>38</sup> A.H.P.C., Prot., Romualdo Antonio Martínez, leg. 1843, 21 de marzo de 1826, fols. 49 y 50.

<sup>39</sup> A.H.P.C., Prot., Lucas Varanda Cortés, leg. 1848, 6 de febrero de 1828.



*Detalles. Lanchas mayores  
de Castro Urdiales*

*pescas y demás con la precitada lancha desde el día en que empieze a andar a la mar ésta, hasta que quede enteramente ynutilizada de todo servicio, en cuyo caso se aprovechará el Teodoro del poco o mucho que baliere, siendo higualmente de obligación (...) de los mismos (...) buscar los restantes hombres que la deban tripular (...). Capitulando Ygualmente entre los quatro que si en los días que ban señalados de pescar cayere alguno de ellos enfermo se le ha de suministrar con una parte o soldada como si hubiera estado pescando...”<sup>40</sup>*

O casos en que simplemente los dueños de la lancha ponían a un patrón a su cuidado, como ocurrió en el año 1798: “(...) Frncisco de Landera y Teresa de Camino legítimos consortes compraron una Lancha nueva para el egercicio de Pescas, con todos sus aparejos necesarios al mismo el año próximo pasado, de la que le hicieron el favor de hacerle Patrón o Maestre (Domingo de Llaguno), y con tal empleo o plaza ha seguido desde entonces (...), satisfaciéndole sus soldadas en la forma que se acostumbra a los que egercen dicha plaza en este referido Puerto (...), sin que el otorgante hubiese gastado y puesto cosa alguna para la compra de la citada lancha ni aparejos...”<sup>41</sup>

### 3. EMBARCACIONES EN EL PUERTO Y EN LA MAR

No cabe ninguna duda que desde el siglo XI al XV el puerto de Castro Urdiales fue uno de los más activos y afamados de todo el Cantábrico. Daba cobijo a numerosas pequeñas embarcaciones de pesca y a una flota comercial y transportista entonces muy desarrollada. Sin embargo, carecía de obras y equipamiento técnico de envergadura. Casi todo era naturaleza<sup>42</sup>, aunque pródiga y con muy buenas condiciones para el tamaño y características de los navíos de la época. La Ymeas protegían los playones y sable de las estribaciones del actual Ayuntamiento y salida de Mérida<sup>43</sup>. Allí se guarecían, o simplemente descansaban en las orillas, los barcos pesqueros<sup>44</sup>.

Habrà que esperar a comienzos de la segunda década del siglo XVI para que se construyeran los dos muelles del puerto viejo; creando con ellos una dársena capaz de albergar en relativas buenas condiciones a su flota de bajura. Y, sin apenas cambios, así se mantuvo el equipamiento portuario usado por los pescadores hasta mediados del siglo XIX. El dibujo que para unos pocos años antes de esa época hacía Ocharan Mazas en su célebre *Marichu* del puerto, bien pudiera haberlo hecho prácticamente igual casi cuatro siglos antes:

<sup>40</sup>Ibidem, 14 de abril de 1828.

<sup>41</sup>A.H.P.C., Prot., Romualdo Antonio Martínez, leg. 1821, año 1798, fols., 109 y 110.

<sup>42</sup>Ojeda San Miguel (2001).

<sup>43</sup>Todavía a finales del siglo XIX quedaban restos rocosos. Según Pedro Garay, “hasta fines del siglo pasado existió en medio de nuestra dársena, un pequeño islote que se dejaba ver a media marea y los pescadores le conocían como “Peña Matiguitis””, Ilustración de Castro, 11 de marzo de 1990, p. 3.

<sup>44</sup>A.M.C.U., Leg. 47 - 2.



*Embarcaciones tradicionales  
y velas  
en la puerto de Castro Urdiales*

“Un muelle de toscos sillares defendía a Flavióbriga de las iras del mar, partiendo desde la Barrera y prolongándose hasta enlazar con el del sur de la Dársena. Constituía ésta un polígono irregular, de superficie capaz para poder fondear en su recinto, en seguro abrigo, las embarcaciones de pesca de la villa y los pataches y bergantines que de cuando en cuando, entraban en ella, y cerraba su perímetro, además del muelle sur, otro llamado del norte, que, arrancando en San Guillén, avanzaba hacia el primero, dejando sólo entre ambos estrecha gola, la estrictamente necesaria para dar paso a aquella clase de naves y conseguir al mismo tiempo la mayor quietud para las aguas interiores.

Daban acceso a la Dársena dos rampas y volaban en ella dos muellecillos, de los que especialmente se servían los marineros, presentando esta cala artificial caprichoso abigarrado aspecto, poblada de múltiples y variadas embarcaciones de pesca, entre las cuales se contaban algunas de mayor porte, que constituían entonces todo el comercio marítimo de Flavióbriga”<sup>45</sup>.

Con ser buenos la Dársena<sup>46</sup> y los muelles (aunque con el paso de los siglos cada vez más peligrosamente deteriorados), no estaban libres de peligros cuando la mar se alteraba. Por ejemplo, con un temporal de “equinoccio de primavera”, la quietud se resquebrajaba: “Lanchas, bateles, botes, en apiñado haz, trincados unos a otros para evitar abordajes, se mecían en la Dársena, pues las aguas, tranquilas de ordinario, penetraban entonces gola adentro con flujo y reflujo, cuya corriente se extendía por toda la superficie de la cala artificial, trazando en derredor de los barcos prisioneros las volubles espiras de las remolinadas ondas”<sup>47</sup>. “*Pajarito*, que estaba en una lancha, trincándola con varios chicotes a un batel para evitar los choques de aquellos barcos al continuo abordarse por la resaca...”<sup>48</sup>

Con mal tiempo del Noroeste “Las rampas y muellecillos de la Dársena estaban llenos de embarcaciones de pesca, puestas allí en seco, porque la resaca era tan fuerte, que las aguas se precipitaban por la gola en hirviente cascada y volvía a salir en impetuoso torrente, y este continuo flujo y reflujo dentro de la Dársena hacía chocar lanchas, traineras, botes y bateles, amagando verdaderos abordajes”<sup>49</sup>.

Los dos únicos apoyos antes del año 1863, a modo de primitivos faros, que tenían para la navegación los castreños eran la “Casilla de los campos” en las cercanías de la punta del Rebanal, y el de la vieja Atalaya. La última, antiguo mirador, observatorio de los entendidos ancianos de la Cofradía, y minúsculo lanzador de las salvadoras llamas:

<sup>45</sup> Ocharan Mazas (18), p. 3.

<sup>46</sup> Finalizando el siglo XIX todavía dentro de la Dársena quedaban restos de las viejas Ymeas medievales. El periódico Fray Veras del año 1894 (6 de mayo, nº. 128) daba cuenta de la siguiente noticia: “Aprovechando la estancia en esta del buzo empleado en los trabajos de los cargaderos en construcción de la compañía “Castro - Alén” se verificaron días pasados importantes reformas en la dársena del puerto.

Los señores ayudantes de Marina y de Ingenieros habían visto cuan perjudicial y peligrosas eran las dos piedras existentes a la entrada y dentro de la dársena y al efecto procedieron a volarlas, lo cual se consiguió con el auxilio del buzo dando un resultado satisfactorio”.

<sup>47</sup> Ocharan Mazas, ob. cit., p. 346.

<sup>48</sup> Ibidem, p. 554.

<sup>49</sup> Ibidem, p. 553.

“En la parte superior de la sección de rocas comprendidas entre dicho pedregal, llamado hoy de *Señá Santiago*, y el callejón antes descrito –rocas que servían de atalaya a los pescadores- construyeron éstos una casilla y una cocina u hornillo abierto a pique del mar, donde guardaban la leña y encendían las *lajas* para las *novistas*”<sup>50</sup>. “(...) Marichu quiso seguirlos; pero le instó el padre Coraje que se resguardara en la casilla donde almacenaban la leña para las *lajas* ...”<sup>51</sup> “(...) salieron a la Atalaya, donde el fuego de las *lajas* alumbraba con cárdenos rojos los rostros...”<sup>52</sup> “Al llegar rocas adelante hasta aquellas sobre las que estaba construida la casucha de las *lajas*, para las *novistas*, en la Atalaya, quedó Marichu asombrada de lo grandioso del espectáculo que se le ofrecía a la vista”<sup>53</sup>. “Ya lo sabes, Cascarillas, al atalayero que atice duro, para que a pesar del tiempo se vean las *lajas*, y no te olvides que si topamos con la lancha, no habiendo novedad a bordo, encenderemos los haces de paja para tranquilidad de todo el gremio”<sup>54</sup>.

Solamente a principios del siglo XX, cuando la construcción del nuevo rompeolas avanzaba sin cesare, se empezó a tomar conciencia cierta de la necesidad de cambiar algunas cosas. Decía en el año 1903 el Ayudante de Marina:

*“(...) tengo el honor de manifestar a V. E. Que en las costas de este Distrito no existe bajo alguno que necesite balizamiento pues el único que existe, que es el de la “Cabrera” situado a media milla de la Punta Rebanal es perceptible, pues sobre él altea la mar y aun rompe cuando es gruesa. En referencia a las señales acústicas para tiempo de nieblas puede decirse que sería conveniente y hasta necesario la instalación de señales acústicas, pues se ha dado caso de tener que recurrir por cerrazón al toque de las campanas de la Iglesia Parroquial de Santa María para guiar al puerto a las embarcaciones de pesca del mismo, por lo que creo de necesidad la instalación de aquellos aparatos que puedan colocarse en el mismo sitio donde se encuentra el faro del puerto.*

*Estando en construcción el nuevo muelle y encontrándose hecho ya un buen trozo de al menos 140 metros y de escollera de circulación hasta unos 425 metros, conlleva la necesidad de colocarse de noche alguna luz para seguridad no sólo de los buques que frecuentan el puerto sino de las lanchas pescadoras. Claro es que esta luz tiene que ser provisional hasta que terminado el nuevo muelle se coloque fija (...). Debo también indicar a V. S. que (...) en el entrada del canal que conduce al río de Brazo Mar, en el que existen (...) nueve carenas y varan en invierno las embarcaciones de la gente pescadora, por las obras de el puerto se ha abierto otra que es muy peligrosa*

<sup>50</sup> Ibidem, p. 4.

<sup>51</sup> Ibidem, p. 236. Al finalizar el siglo XIX, un informe municipal sobre el alumbrado de la zona del puerto y aledaños decía : “La Comisión de Alumbrado y obras cumpliendo el encargo que se les encomienda en la sesión última, dice: que hace falta una luz de veinticinco bujías por lo menos en la misma Atalaya para que sirva de orientación a las embarcaciones en días de niebla que venga a producir el mismo efecto que las hogueras que de antiguo se servían los marineros para días de borrasca...”, A.M.C.U., leg. 1175-expte.3.

<sup>52</sup> Ocharan Mazas, L., Marichu, Barcelona, 1918, p. 239.

<sup>53</sup> Ibidem, p. 556.

<sup>54</sup> Ibidem, p. 238, también, a decir de J. Garay, hacia 1840, el tamborilero de Castro, cuyo sueldo era sufragado entre Cabildo y Ayuntamiento, “Redoblaba alocadamente cuando la borrasca se cernía, y las lanchas no habían arribado. Se corría toda la costa del oeste, desde el Rebanal, a los Campos, Cerdigo, Allendelagua, la Atalaya, y punta del muelle, y encendía hogueras que llamaban *lajas* para guiar a puerto a los perdidos pescadores”, Ilustración de Castro, marzo de 1997, p. 4..



*Lanchas Mayores  
Castro Urdiales  
(Dársena)*

*por las muchas rocas que en ella existen, por lo que conviene con celeridad el franquearla volando aquellas...*<sup>55</sup>

*“El rompeolas avanza unos 50 metros al año, sobre todo en los veranos que es cuando más se trabaja. Es necesario una luz no tan sólo para los buques que puedan acudir al puerto, sino también para la gente pescadora que hoy en día tiene un verdadero peligro al llegar al puerto de noche...”*<sup>56</sup>

A pesar de todos los inconvenientes, el viejo puerto y concha de Castro Urdiales, gracias a su posición de gran abertura a la mar, tenía una arribada relativamente fácil, en condiciones normales, sobre todo si las maniobras se hacían a remo. Pero la vela, y a partir de las últimas décadas del siglo XIX la propulsión a vapor, requerían de cierta pericia y maniobras precisas. En el año 1886, momento en que se intentó montar un embarcadero-muelle para cargar mineral de hierro en las cercanías del Torrejón, una comisión de patrones de pesca, capitanes de barco y prácticos elaboraron un informe, en oposición al mismo, que explicita muy bien el carácter de aquellas maniobras:

*“Cuando reinan los vientos del Este hasta el Sur, los barcos de vapor que hacen el comercio de cabotaje con este puerto y atracan a sus muelles, saliendo, por ejemplo, de Bilbao, vienen rozando la Costa Sur hasta enfilar la punta del Torrejón, y de allí toman la boca del puerto en toda seguridad. Los barcos de vela y las lanchas de pesca, reinando aquellos vientos, vienen embordadas hasta cerca de tierra, tomando en la punta del Torrejón la del puerto en popa o ligeramente de bolina (...).*

*Todo buque de vela que viene a tomar el puerto de Castro - Urdiales, en vientos del 3º cuadrante, tiene que tomar a punta de volina tomando siempre de primera bordada en la dirección de la punta de Cotolino o sea el Arenal según el viento sea del Sur al Oeste, y teniendo que boltegear desde puntos indicados para de vuelta en vuelta poder conseguir el puerto (...).*

*Los buques que vienen por la parte del E. Y aún del Norte, siendo de porte mayor, tienen siempre que arrimarse bastante a la Costa de la punta de Cotolino, e irse descendiendo poco a poco a la costa del Arenal, hasta tanto que quede enfilado la entrada de puerto, así que esté enfilada continuar en su demanda a poca marcha (...).*

*Todo buque que viniera en demanda del puerto con vientos del cuarto cuadrante necesitaría al llegar a Santa Ana ceñir el viento por mura de estribor, continuando la bordada en dirección al Arenal ...”*<sup>57</sup>

Entre los protocolos notariales de Castro Urdiales se encuentra un precioso documento, que además de señalar la vulnerabilidad de las embarcaciones tradicionales, nos proporciona una descripción ambiental del mundo de las lanchas a principios del siglo XIX de un indudable valor testimonial. Dejemos hablar a los actores. En el año 1823 se presentó ante el Alcalde de la Villa “José Galdez, vecino del pueblo de Mundaca en la Provincia de Bilbao (...) dijo: que habiendo salido del citado pueblo gobernando una lancha pescadora nueva con

<sup>55</sup> A.C.M.C.U., “Registro de salida, 1º de abril 1900 a 27 de agosto 1904”, informe del 24 de julio de 1903.

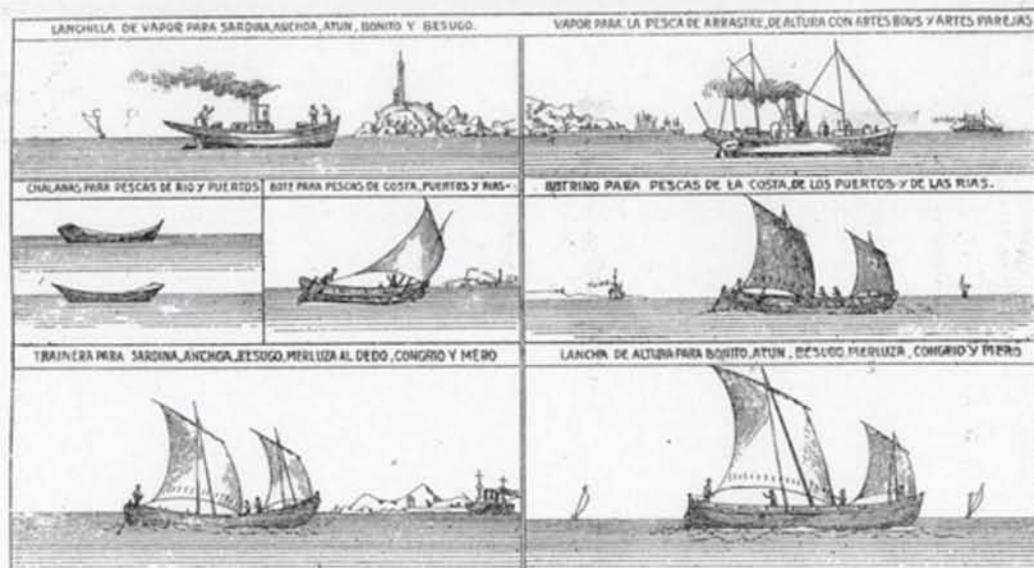
<sup>56</sup> Ibidem, informe del 26 de agosto de 1903. El Ayudante de Marina recomendaba que, una vez finalizado el rompeolas, sería conveniente, pues ya no sería necesaria, rellenar la Dársena.

<sup>57</sup> A.M.C.U., leg. 1181-doc.s/n(5).

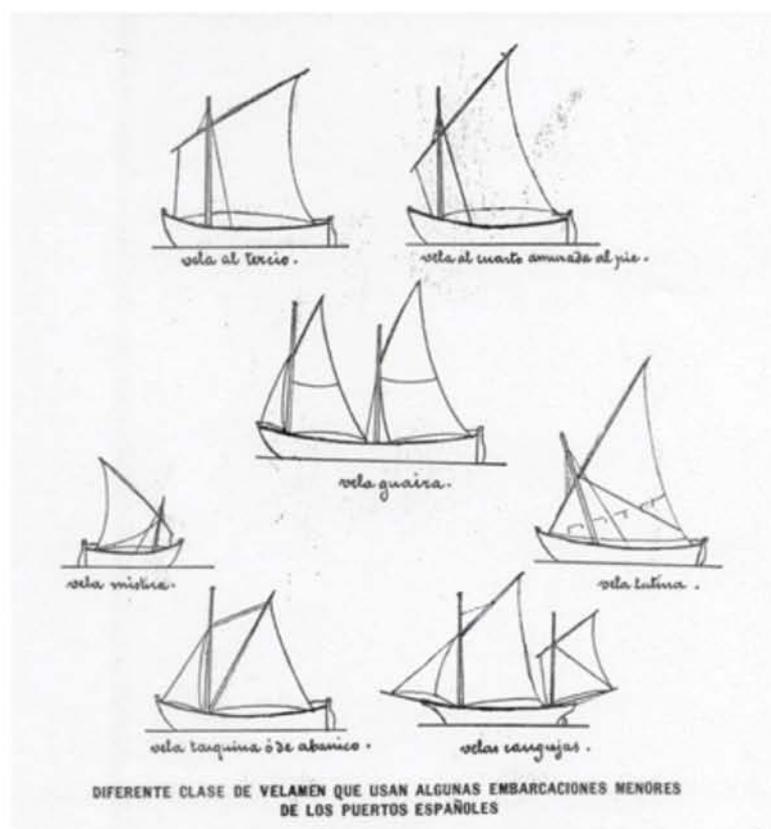
destino a esta dicha villa para entregar a su dueño Dn. Pelayo de Ornoas, uno de los maestros de este cavildo de mareantes el día cinco del actual en unión de su hijo José, Juan de Amuncotegui, José Vierzaga y dos mujeres llamadas María Alviz la una y la otra Melchora, cuyo apellido ignora, que iban a ver a sus maridos que se hallan trabajando en la villa de Limpias de esta Provincia, le ocurrió la inesperada novedad de haver naufragado a legua y media de esta referida villa de resultas del repentino golpe de viento Norueste que les cayó como a ora de las cuatro y media a cinco de la tarde del advertido día, por cuia ocurrencia fueron ahogadas dichas mujeres y el Vierzaga, y igual suerte hubiera cavido al exponente y restantes indicados a no haver pasado por aquellas aguas los barcos pescadores de este puerto al comando de Dn. Manuel Cortés de los Heros que los auxiliaron y recogieron cual es notorio en esta recordada villa...” En la información oficial que se abrió, el patrón Manuel Cortés, llamado como testigo, decía: “que regresando de la pesca del Bonito con su Lancha pescadora en unión con la Tripulación a su comando (...) vieron a legua y media de esta villa N. S. Con la punta de Rebanal ynmediata a ella unas personas que pedían socorro en salvase sus vidas, y acercándose a ellas con el objeto de favorecerlas en cuanto les permitió el Uracán de viento Norueste que repentinamente les sobrevino, lograron cojer al el que se dice Juan de Amunategui, y no pudiendo hacerlo de otros dos que se hallaban en higual estado comunicó en alta voz higual suceso a manuel de los Heros, siguiente maestro de Lancha, que venía por sus haguas y a la popa, a fin de que los ausiliase en los posible, y tubo efecto por haber visto a su entrada en este puerto conduzir a los dos naufragados que el declarante no pudo socorrer...” Manuel de Los Heros añadía: “que la tarde del día cinco del que rije como a hora de las quatro y media de ella en que veía para este puerto de la pesca del bonito, y a legua y media poco más o menos de esta dicha villa Norte Sur con la punta que se dice de Rebanal, cojieron a dos personas que estavan en le mayor apuro a resuletas de haver naufragado, asida la una al timón sin duda de la lancha zozobrada, y la otra agarrada de remos...”. Por último, un tripulante testificaba “que introduzidos abordo de su lancha vieron heran D. Josef de Galviz y su hijo Josef María, a quienes hace años tienen tratados y conocen la mayor parte de indibuidos de esta cabildo de mareantes: los quales manifestaron venían conduziendo una Lancha nueva para D. Pelayo de Hornoas, y que sin duda se habían habogado dos mujeres que conducían e iban a habistarse con sus maridos que estaban en la villa de Limpias y otro mozo de su tripulación, mediante a que desde el acto de tumbar las lanchas no bolbió a verlos...”<sup>58</sup>

Utilizando el lenguaje popular y marinero de Castro, hay que pensar un poco lo que era aguantar con aquellos barcos un macazón en la mar (niebla), un maretón (mar gruesa), chaparradas y ventoladas, turbones, mares de capillo (grandes olas), y soportar las machacadas continuas a bordo. Además de penosa y peligrosa, la vida de los pescadores en sus endebles embarcaciones resultaba sumamente dura en términos de fatiga. Imaginemos lo que tenía que ser subir, luego bajar, las lanchas por las rampas del puerto cuando hacia mala mar. O, sobre todo, si no había marea, lo que era arrastrar los barcos por las piedras y fango hasta lograr que flotasen:

<sup>58</sup> A.H.P.C., Prot., Manuel Gil Urrutia, leg. 1826, año 1822, fols. 100 - 104.



(B. RODRIGUEZ SANTAMARIA)



(B. RODRÍGUEZ SANTAMARÍA)

I. “Mientras así hablaba, el franciscano, seguido del aplicado marinero, bajó la rampa del pescado, dio algunas órdenes a quienes inútilmente trabajaban en poner a flote la embarcación, holló resueltamente el cieno de la Dársena, en cuyo fondo negro, desaparecieron sus sandalias, arremangó el habito, aplicó el hombro al branque y, tras un esfuerzo gigantesco, con un “¡hala, valientes!”, y dos o tres ¡corajes! Hizo que la lancha se deslizara lo necesario para flotar tranquila y majestuosamente en las dormidas aguas de la Dársena”<sup>59</sup>. “(...) Desde allí vio, en la rampa de la calle de la Correría, varios marineros que forcejeaban por poner a flote una lancha, mientras el patrón, Escampavía, entre juramentos, apóstrofes y gesticulaciones grotescas, saciaba su cólera en un muchacho descalzo de pie y pierna, pues sólo cubrían sus carnes medio pantalón y tres cuartas de camisa (...), tan pronto no conseguían poner a flote la lancha, como echaba a rodar por el cieno al pobre muchacho...”<sup>60</sup>

De todas maneras, si tenemos en cuenta que la poca capacidad de las embarcaciones se traducían en que eran muchos los días a lo largo del año en que no se podía salir a faenar, sobre todo en invierno y otoño, el puerto de Castro puede ser considerado como pequeño y con algunos graves problemas, como ya hemos visto, de seguridad. Faltaba capacidad en la Dársena, y la Concha era en muchas ocasiones inaprovechable por la existencia de grandes grietas en las rocas cercanas a San Guillén y al Canto de Santa Ana y, evidentemente, por la todavía carencia de rompeolas<sup>61</sup>. No es extraño que las algunas lanchas hacia el año 1828, como en épocas medievales otras naves de cierto porte, tuvieran que invernar fuera del puerto de Castro. En el año nombrado, y sirva como ejemplo, cuando el ya conocido por nosotros Teodoro del Acebal, cedía su lancha mayor en usufructo a cuatro marineros, establecía que sería obligación de éstos “(...) llevar la lancha a Ymbernar y traerla a este puerto al tiempo regular”<sup>62</sup>. El veterano hombre de mar, Pedro Garay escribía en 1989: “¿Sabía usted? (...) Que por los inviernos, los pescadores castreños, las embarcaciones que no empleaban en la invernada, las llevaban a varar al río Brazomar”<sup>63</sup>.

<sup>59</sup> Ocharan Mazas, ob. cit., pp. 59 y 60.

<sup>60</sup> Ibidem, pp. 58 y 59.

<sup>61</sup> Aunque no sea propiamente infraestructura, algo debió mejorar la navegación en Castro en los últimos años del siglo XVIII, cuando se creó aquí un *Escuela Náutica* bajo la dirección del acreditado Servando Calera. Según Pedro Garay “(...) por el año 1750 en Castro Urdiales había una escuela de Náutica y ésta fue fundada por D. Francisco Escorza (una calle de la Correría lleva su nombre), que dicha escuela, cien años después, aún funcionaba y era sostenida con los créditos por el impuesto del capital. (...) en el año 1845, el número de alumnos de esta escuela de Náutica, pasaba de 50 y varios de ellos sobresalieron en la práctica de la navegación”, *Ilustración de Castro*, 5 de mayo de 1991, p. 3. La Obra pía creada por Escorza, además de clases de náutica, funcionó como cátedra de Latín y Gramática. Fue a partir del año 1833 cuando la institución más se preocupó por los estudios náuticos, hasta el punto de llegar a contar con el magisterio en los años cuarenta del siglo XIX con el vizcaíno José Benito de Goldaracena, luego profesor en Bilbao y autor de un tratado sobre la materia, A.M.C.U., “Cuentas y documentos referentes a la escuela y aniversario de don Manuel Antonio de Escorza”, Leg. 1224, doc. S/n (3).

<sup>62</sup> A.H.P.C., Prot., Lucas Varanda Cortés, leg. 1848, 14 de abril de 1828.

<sup>63</sup> Garay, P., *Ilustración de Castro*, diciembre de 1989.

#### 4. PROBLEMAS DE SEGURIDAD EN LOS AÑOS CENTRALES DEL SIGLO XIX

Dentro de los poquísimos recursos a la seguridad que desde la Edad Media tuvieron los pescadores, y muy en especial los castreños a la hora de utilizar las *lanchas mayores*, fundamental fue la figura de los “atalayeros” o “atalayeros”. Como muy bien se decía, añorando su trabajo, en un periódico local de principios del siglo XX: “Este título se daba por el Gremio a algunos patrones a quienes se creía con aptitudes para ello. Los atalayeros llevaban una bandera que se izaba en el palo de la embarcación cuando el celaje amenazaba temporal y detrás de las embarcaciones que izaban la bandera regresaban al puerto la demás, quedando sujetos a una multa los patrones que no obedecían”<sup>64</sup>. Pues bien, gracias al hallazgo de uno de los libros de actas de la Cofradía de San Andrés, en el que se recogen los acuerdos de la misma entre los años 1838 y 1871<sup>65</sup>, sabemos que uno de los mayores quebraderos de cabeza de sus dirigentes en aquellos años fue el de la autoridad de los atalayeros. Sin duda, como enseguida podremos comprobar, era el efecto directo de la desintegración del viejo poder de origen medieval del Cabildo, en una época en que, con pasos hacía atrás y adelante, éste se estaba convirtiendo en una simple mutua o pósito de pescadores.

En la década de 1830, casi siempre en el mes de marzo, se juntaban el procurador General, Alcalde de Mar, mayordomos, diputados y los dueños de las lanchas mayores, para nombrar a los marineros que, por su experiencia y pericia, iban a ejercer la labor de atalayeros en las lanchas. Con una particularidad: se designaban “atalayeros de invierno” y “atalayeros de verano”, fundamentalmente al cuidado de las acciones de las lanchas mayores en la pesca de besugos, primero, y de bonitos después.

Pues bien, el afán de pescar más en años en que había más demanda que en siglos anteriores (recordemos los efectos de la apertura del Camino de Bercedo y de la pujante industria escabechera y conservera, y la paulatina pérdida de respeto a la antigua autoridad gremial) hizo que las órdenes de los atalayeros fueran desobedecidas en múltiples ocasiones. Veamos algunos casos tremendamente demostrativos. En el año 1843 se reunieron las autoridades de la Cofradía con los maestros de lanchas mayores, haciendo presente el Procurador que:

*“(…) a consecuencia de haber salido a la pesca del Bonito el día tres del corriente (agosto), y estando diseminadas las lanchas en esta faena en el mar, se puso la bandera por tres atalayeros para que el Cabildo biniese al puerto por el mal aspecto del celaje (...). Que dicha señal fue vista y obedecida por diez lanchas que con los referidos atalayeros arribaron en el puerto a las dos de la tarde, abiendo quedado el resto pescando por no haber visto, y no había descargado el tiempo. Que visto que dichas lanchas binieron a puerto con doscientos y pico de quintales, se suscitaron reclamaciones por las lanchas benidas con la atalaya para que fuesen indemnizadas en lo que habían dejado de pescar...”*<sup>66</sup>

<sup>64</sup> Ilustración de Castro, nº. 540, 30 de mayo de 1909.

<sup>65</sup> A.H.P.C., Prot., leg. 1852, Libro de actas de la Cofradía de San Andrés del puerto de Castro Urdiales (1838-1877).

<sup>66</sup> *Ibidem*, acta, 8 de agosto de 1843.

Lejos de ser un caso fortuito, tres años después volvió a ocurrir, aunque ahora en invierno, algo parecido:

*“Se hizo presente por el procurador que a consecuencia de haber salido a la pesca del besugo el día veinte y uno de abril (...), y estando todas las lanchas como a la distancia de legua y media del puerto, se puso atalaya a consecuencia del mal semblante del Tiempo; que a esta señal binieron todos hacia el puerto en el que entraron diez y seis entre ellas cuatro de atalayeros, pero el resto dellos y Cabildo se aguantó en la Mar, por lo que hubo de celebrarse juicio verval escrito ante el Señor procurador, quien en vista de las razones (...), opinó antes de fallar se hiciera presente a los dichos patrones su parecer conciliatorio, reducido a que se dejase a las lanchas que hicieron alguna pesca el producto de ella, y a las que regresaron obedeciendo se les indemnizase de los fondos de este Cabildo; en lo qual se convinieron todos los dichos patrones presentes. Y habiendo, procedido a la liquidación resultó corresponder a cada una cincuenta y cinco reales, que han de extraerse de los fondos gremiales; intindiéndose que esta medida se toma como única y sin egemplar en su clase y sin que en manera alguna sirva de norma ni egemplo para los subcesibo”<sup>67</sup>.*

El asunto alcanzó tal calibre, que a comienzos del año 1853 se celebró una reunión extraordinaria de los rectores del Cabildo y patrones de lanchas bajo la presidencia de Don Santiago Pérez del Camino, el Ayudante militar de Marina del distrito de Castro, para tratar de solucionar el problema. De allí salió una *comisión* con el encargo de establecer unas nuevas reglas para los “*Atalayeros en Alta Mar*”, en la que se integraban cuatro representantes de los patrones y tres de los “*individuos tripulantes*”. En el mes de agosto<sup>68</sup> la comisión presentó su estudio “*relativo a la observancia de Atalayas*”. Y el Gremio, “*considerando de suma importancia para la conservación y aumento del gremio la observancia de Atalayeros en la Mar*”, aprobó un nuevo reglamento general al respecto:

*“1º. Todos los días de Santa Catalina se nombren seis atalayeros por los doce diputados del dicho Gremio a presencia del procurador y alcalde de mar, cuyo nombramiento recaiga en las personas más inteligentes, teniendo estos cuidado en probanzas en los días y tiempos que se necesario y convengan; y cuando el tiempo esté dudoso proceda al llamamiento de dichos atalayeros y vayan a la Atalaya a observarles cada uno por si, y después de haberlo mirado detenidamente hacer dichos talayeros después reunión a casa del Alcalde de el Mar, donde dará cada uno su parecer de si se puede o no ir en aquel día al mar, en lo cual se estará a lo que resuelva la mayoría a los cuales se les tomará juramento en forma de que bien y fielmente fundarán las atalayas en los tiempos que convengan sin hacerse por parcialidad, amistad, ni particular interés, sino por bien y utilidad de los maestros pescadores y navegantes de dicho Gremio, y no queriendo aceptar dicho cargo los nombrados en la forma expuesta caiga en contra en forma de trescientos maravedises para necesidades del Gremio.*

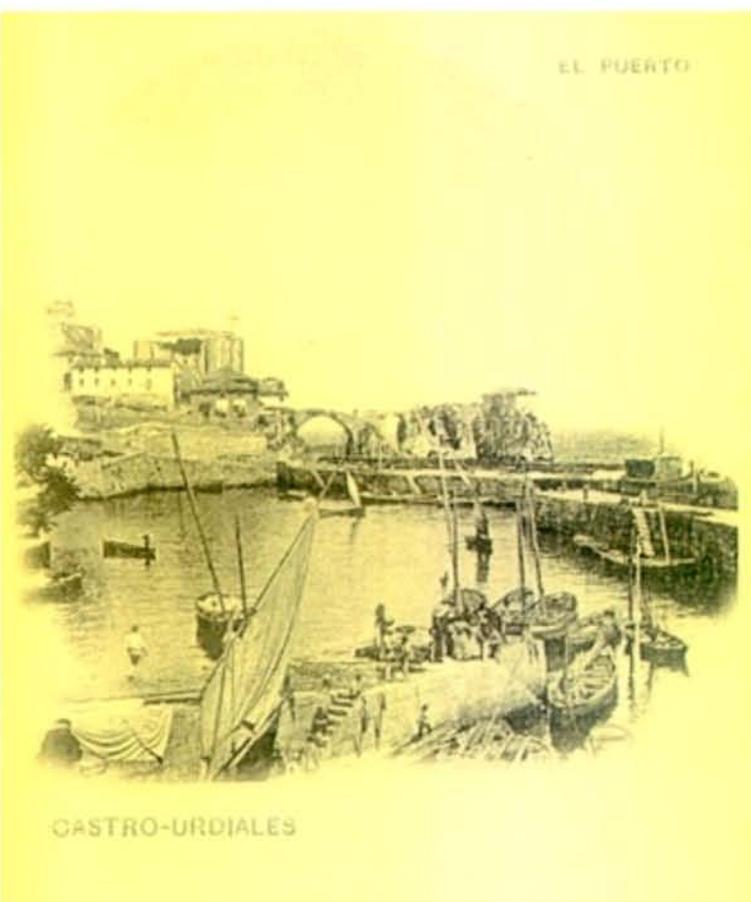
<sup>67</sup>Ibidem, acta, 20 de abril de 1846.

<sup>68</sup>Ibidem, acta, 19 de agosto de 1853.

Castro-Urdiales - El Ayuntamiento



EL PUERTO



CASTRO-URDIALES

2°. *Que dichos atalayeros seguirán en su cargo hasta otro nombramiento, advirtiendo que en la Costera de invierno cuando se va a la pesca del besugo no se podrá salir del puerto después de las nueve de la mañana en atención a los días cortos, porque podrán redundar graves peligros como era notorio, pero se podrá ir a hacer la pesca de Merluza o otros pescados a la bajura hasta que no hayan dado las doce del día, y el que lo contrario hiciere pierda toda la pesca con más las multas de tres mil maravedises, invertidos todos para las necesidades del Gremio.*

3°. *Que el otro nombramiento de atalayeros tendrá principio el día primero de Carnabal, con las mismas solemnidades que se expresan en la regla primera con aumento de dos o más atalayeros, por ser más las lanchas, los cuales deven hacer su oficio en la primavera para la pesca del besugo, merluza en la bajura y otros pescados que se siguen por cualquier lancha (...) los cuales seguirán del mismo modo todo el verano en la pesca del bonito, y en el otoño en la de merluza, sardina y demás que se hicieren, terminando su cargo en día de Santa Catalina.*

4°. *Atento a que de no obedecer dichos maestros y pescadores de dicho Cabildo a los atalayeros cuando ponen atalayas siguiendo a la Mar, estando en ella pescando y antes de salir ha redundado y podrá redundar grave daño y pérdida en disminución de dicho Cabildo, como está visto por experiencia perderse y ahogarse en el Mar por no obedecer dichas atalayas en los malos tiempos e infortunios que repentinamente suelen caer, ordenan que ningún maestro, pescador ni navegante del Gremio, después de puesta dicha atalaya no salga del puerto y muelle de esta villa con su Lancha a la pesca de los besugos, y si después de haber salido, yendo o estando pescando y caladas se pusieren las atalayas por los atalayeros o alguno de ellos, los dichos maestros y pescadores alzen sus cuerdas y se vuelban unos y otros sin obstrucción ni hacer caso (...) contra la atalaya que (...) so pena de diez mil mrs. cada maestro pescador que lo contrario hiciere y además pierda todo lo que hubiere pescado y pesque después de puesta la atalaya e concurra en pena de dos mil mrs. de multa a los que después de puesta la atalaya gremial de ella y de los dichos atalayeros caso de que fuere maestro y mil mrs. si fuesen tripulantes, las cuales penas y pescas sea todo para el Cabildo, lo cual se ejecute con todo rigor y sin remisión alguna porque así conviene al bien público y aumento de dicho Cabildo.*

5°. *En virtud a que en tiempo de invierno hay ocasiones en que aquel está receloso para ir a las atalayas del Nordeste en este caso los atalayeros pondrán su atalaya para ir a las playas del Oeste.*

6°. *Cuando se va al Abra de Laredo en tiempo de invierno se encenderán las linternas a la hora acostumbrada para aprovechar otro día (...) a la pesca del besugo, considerando como momento de dar a la vela para retirarse de dicha Abra el haberse encendido tres linternas.*

7°. *Que cuando en verano arrien los atalayeros las Mayores obedecerán todos los demás y que los atalayeros cuando hagan a la maniobra arbolen su Vandera en cualquier palo, y que ninguno siga delante sin que primero los haga el atalayero.*

8°. *Que asimismo cuando se hallen las lanchas en tiempo de verano distantes de la tierra pongan su bandera para recoger al Cabildo cuando les parezca regular.*

9°. *Ygualmente cuando en tiempo de verano vengan algunas lanchas a este puerto y otras se queden en la Mar, éstas no seguirán adelante a hacer la pesca del bonito hasta que se concurran con ellas las que fueron al puerto el día anterior, lo cual tendrá efecto desde el trece de junio hasta el veintinueve de septiembre de cada año, y el que lo infringiese se le impondrá la pena de la pérdida de la pesca que conduzca.*

*10º. Ygualmente que todo lo expuesto se ponga en conocimiento del Señor Brigadier...<sup>69</sup>*

A pesar de la meticulosidad del articulado, los abusos y desobediencias prosiguieron, y el Cabildo no tuvo más remedio que establecer en el año 1857 penas pecuniarias muy duras para los transgresores:

*“(...) se hizo presente por este (el Procurador) que siendo preciso el cortar de una vez los grandes abusos que se están cometiendo por algunos individuos que desobedecen las señales que ponen los atalayeros nombrados al efecto y con el fin de evitar con arbitrariedad las desgracias que puedan sobrevenir, era indispensable acordar las penas que creyeran conveniente imponer a los contraventores hasta que se aprueben definitivamente los nuevos Estatutos gremiales que se remitieron tiempo hace al Gobierno de S. M., y después de haber discutido los concurrentes largamente sobre el particular acordaron lo siguiente: Todo patrón que desobedeciere en el Mar las señales que ponga cualquiera de los atalayeros de este Gremio, será castigado con la multa de cuarenta reales de vellón en el caso que no tenga pesca a bordo, y si las hiciere después de puesta dicha señal perderá toda ella además de los cuarenta reales que se les impodrán por la multa establecida. Ygualmente todo patrón que no obedeciese a cualquiera de los atalayeros que pongan la bandera en ocasión de estar pescando han de dar la mitad del importe de la pesca que hiciere, además de los cuarenta reales de la multa de que queda hecho mérito en la base anterior. El importe de las multas que se hagan efectivas a todos los que desobedecieren las atalayas serán distribuidas religiosamente entre todos los patrones de las lanchas mayores. Toda lancha que por quedársela el viento no pudiere regresar al puerto, estará obligada a esperar en el sitio en que se encuentre a las demás del Cabildo habrá de hacerse de nuevo a la vela si el tiempo lo permite, y sino las aguardase perderá toda la pesca que hiciese. Con lo que quedaron convenidos todos los concurrentes...<sup>70</sup>*

Todos fueron intentos baldíos. La nueva perspectiva de los tiempos que contemplaba la pesca como un negocio, y ya no simplemente como un modo de vida, regido por la ley de la “oferta y demanda” de lo que hemos dado en llamar “economía de mercado”, cada se imponía más intensamente. Había que pescar más. Como fuese, a pesar de los peligros de la mar. Por eso no resulta extraño que en 1869 se reunieran los componentes de la nueva “comisión administrativa” del Cabildo y los patrones de lanchas mayores y

*“(...) acordaron que se leyeran los artículos cuarenta y cinco, cuarenta y seis, cuarenta y siete, cuarenta y ocho y cuarenta y nueve de los Estatutos gremiales, y*

<sup>69</sup>Ibidem.

<sup>70</sup>Ibidem, acta, 27 de marzo de 1857. Decía el Cabildo en un alegato al Ayuntamiento en el año 1856: “La poca duración de los días en la estación de invierno no permite sin temeridad manifiesta que puesta una vez por los atalayeros las señales para el regreso de las lanchas al puerto, por las malas apariencias del tiempo, se haga contra atalaya o señal de virada en dirección a las playas, y la prudencia aconseja, medido también el tiempo, que se haga una sola virada en las estaciones de primavera, verano y otoño...”, fol. 141.

*leídos por el Secretario en alta voz, de modo que todos los entendieran, manifestaron quedar enterados y conformes con cuanto en los mencionados artículos se dispone, conviniéndose unánimemente en que se suprima, como desde ahora queda suprimida y derogada la parte del cuarenta y nueve que se refiere a la multa de doscientos reales cuando la embarcación que hubiese desobedecido a la señal de las atalayas, no hubiese hecho pesca alguna, en cuyo caso tienen por bastante castigo el trabajo empleado en valde. Quieren que se respeten y cumplan puntualmente en lo demás las disposiciones de dichos artículos sin excusa ni pretexto alguno y que el Alcalde de mar que sea o fuese en lo sucesivo, imponga y exija por sí mismo las multas en que los atalayadores y patrones incurran respectivamente, y todos los individuos multados podrán apelar de las determinaciones y fallos del Alcalde ante la Comisión Administrativa, que reunida con el mismo Alcalde, todos con voz y voto, confirmarán o revocarán por mayoría de los mismos el primer fallo que se hubiese dado, llevándole después el Alcalde a puro y debido efecto, sin ulterior apelación en recurso, pues todos están conformes en que ninguna de esta clase de cuestiones pase al conocimiento de los tribunales ordinarios, confiriendo caso necesario a la justicia del Mar de este Gremio las atribuciones, poder y facultad que por derecho se siguiere para entender de las mismas”<sup>71</sup>.*

El Reglamento nuevo de la Cofradía, apobado en el año 1879, intentó definitivamente zanjar la cuestión de los atalayeros y de la solidaridad en la mar en su título 7º, aunque, como bien demostrará Javier Garay en otro trabajo, tampoco se atajen los fraudes de forma general:

*“De las Atalayas. La comisión administrativa nombrada todos los años en el 1º domingo de Noviembre los socios que han de desempeñar el cargo de atalayadores durante la costera de invierno y hará igual nombramiento el primer domingo del mes de Marzo para las costeras de primavera, verano y otoño, procurando que los elegidos reúnan las circunstancias de honradez, prudencia, conocimiento y experiencia que deben tener para el desempeño de su delicado cometido<sup>72</sup>. Los atalayadores nombrados prestarán juramento ante el presidente de conducirse fielmente en el desempeño de su cargo y de obrar siempre según les dicte (...) su saber y conciencia en bien y provecho de la sociedad<sup>73</sup>. Correrá a cargo de los atalayadores: 1º hacer en la mar las señales convenidas enarbolando bandera en los palos de sus embarcaciones si es de día o encendiendo de noche las linternas, siempre que crean peligroso el tiempo para las lanchas que vayan en derrota de las playas o se hallen pescando en ellas o en cualquiera de las abras. 2º Corresponder en sus respectivas embarcaciones a las señales del atalayador, que 1º largue bandera o encienda la linterna, para que puedan ser vistas por las tripulaciones de las demás lanchas. 3º hacer rumbo en dirección a este puerto o al que crean deben dirigirse según el tiempo, desde el momento en que pongan las atalayas. 4º Señalar por medio de las mismas, cuando consideren peligroso por las apariencias del tiempo hacer las pescas del besugo en las playas del Nordeste, a fin de que se dirijan las lanchas a las*

<sup>71</sup>Ibidem, acta, 19 de marzo de 1869.

<sup>72</sup>Reglamento, año 1879.

<sup>73</sup>Ibidem, artículo 46.

*del O.<sup>74</sup>. Durante la costera de invierno no podrán ponerse en un mismo día atalayas y contra atalayas, y solo en las de bonito será permitido hacerlo a los atalayadores dos veces, en el caso de desaparecer a su juicio las apariencias del mal tiempo que motivaron las primeras señales<sup>75</sup>. Todos los patrones y tripulantes de lanchas estarán obligados a obedecer religiosamente las atalayas, y una vez puestas harán rumbo desde luego en sus embarcaciones en dirección al Puerto, bien se hallen en derrota de las playas o bien pescando en ellas o en cualquier abra, sin más retraso en este último caso que el necesario para recoger a bordo los aparejos o artes de pescar. La desobediencia de las atalayas será castigada con la pena de 300 reales vellón<sup>76</sup>. Cuando por causa de avería u otro accidente hubiese necesidad de socorrer cualquier lancha de la sociedad en el mar será obligación de las inmediatas prestar a sus compañeros todo el auxilio o ayuda que sea compatible con las circunstancias del tiempo y del caso, procurando eficazmente salvar la tripulación que se halle en peligro, y conducir a salvamento la lancha o embarcación averiada que hubiese zozobrado y la tripulación de la lancha que se desentendiese de tan sagrado deber hallándose en posibilidad de cumplirle incurrirá en la multa de mil reales vellón en favor de los herederos legítimos de los pescadores que pereciesen, y de no ocurrir esta desgracia se aplicará la multa o multas al fondo social<sup>77</sup>. Si acaeciese que algún patrón o marinero enfermase en el mar hallándose pescando o haciendo rumbo a las playas será obligación de la respectiva tripulación regresar inmediatamente al puerto sin más tardanza en el 1º caso que la que sea indispensable para recoger a bordo los aparejos de la pesca, y el patrón o tripulación que faltasen a este deber, serán castigados con la multa de 300 reales vellón con destino a la caja social<sup>78</sup>”.*

## 5. CAMBIOS DE ÚLTIMA HORA EN LAS LANCHAS

A pesar de todas las virtudes marineras de que hemos hecho merecedoras a las lanchas de altura, en realidad eran barcos todavía muy vulnerables y peligrosos. Un temporal repentino en invierno o las temidas galernas estivales provocaban en las diferentes flotas locales del Cantábrico numerosos y mortales accidentes. A partir del año 1860 las autoridades nacionales, provinciales y las mismas cofradías de pescadores se concienciaron con bastante rapidez de la necesidad de mejorar este tipo de barcos, y evitar así la gran plaga de catástrofes que con tan demasiada frecuencia asolaban a las villas portuarias. Todo el mundo colaboró en este objetivo; pero no cabe duda que fue en el País Vasco (de donde venían, como luego veremos, la mayor parte de las lanchas castreñas) la zona costera en la que más empeño se puso, y más logros se consiguieron, en este intento de mejorar técnicamente los barcos.

---

<sup>74</sup>Ibidem, artículo 47.

<sup>75</sup>Ibidem, artículo 48.

<sup>76</sup>Ibidem, artículo 49.

<sup>77</sup>Ibidem, título 9º. De los socorros que los socios deben prestarse en el mar, artículo 56.

<sup>78</sup>Ibidem.



*Lancha mayor, en primer término,  
rodeada de barcos  
de pesca tradicionales*

En el año 1868, después de presenciar en su propio puerto con demasiada frecuencia muchos naufragios, la Cofradía de pescadores de Bermeo decretaba que, siendo el problema fundamental la falta de capacidad, las lanchas de altura de nueva construcción debían, “para prevenir desgracias (...) tener 44 pies de eslora y 9 y medio de manga”<sup>79</sup>.

El 20 de abril de 1878 tuvo lugar una de las mayores catástrofes del Cantábrico (en el litoral vasco murieron alrededor de 300 pescadores). El impacto social fue tan grande que rápidamente, en muy pocos días, las autoridades gubernamentales reaccionaron desde Madrid: “El conocimiento que tiene este Ministerio de las condiciones de los barcos pescadores de la costa de Cantabria, sin cubiertas ni espacios o tubos vacíos que los hagan insubmersibles, y por lo tanto al abrigo de las contingencias peligrosas, tan comunes en la pesca de altura, inadecuados en una palabra, a la índole brava de aquellas mares; unido al clamoreo en voz pública, excitada con la última catástrofe ocurrida en aquella costa...”<sup>80</sup> El Gobierno instó a las comandancias marítimas del Cantábrico a que en sus respectivos distritos, los ayudantes de marina hicieran concursos para que los carpinteros de ribera presentaran maquetas de lanchas de altura mejoradas técnicamente. A la vez se animaba a todas las cofradías a que en sus estatutos se obligara a los armadores a construir lanchas de mayor tamaño.

Los resultados de todos estos estímulos tardarían aún un poco en llegar, pero al acabar la centuria del Ochocientos se produjo una gran novedad: “Es a finales del siglo XIX cuando se construyen lanchas de mayor tamaño y aparece una innovación importantísima: la instalación de cubierta en las lanchas de altura, evitando así que continuara la triste realidad del refrán mariner: *Barco sin cubierta, sepultura abierta*”<sup>81</sup>. A este respecto, publicaba Rodríguez Santamaría en el año 1916 en referencia a los puertos pesqueros de Vizcaya: “Por lo general, en la construcción de todas las embarcaciones de pesca se emplean las maderas de roble del país, pinos del Norte y de Holanda y clavazón de hierro galvanizado o estañado a fin de evitar el óxido; y las lanchas actuales todas se construyen de cubierta, sistema que se ha generalizado desde hace unos tres años, hasta el punto de que a las embarcaciones antiguas de esta clase también se les ha colocado esta cubierta que resuelve al pescador varios problemas”<sup>82</sup>.

Las cosas, para bien, empezaban a cambiar. El alférez Rodríguez Trujillo daba también fe de que los barcos mayores de la Comandancia de Marina de San Sebastián habían mejorado ostensiblemente a la altura del año 1907:

“Lanchas-Caleras. Hasta hace poco tiempo este tipo de embarcación era abierta con bancadas nada más. Las de nueva construcción van provistas de una cubierta, lo que

<sup>79</sup>Urkidi y Apraiz (1981), ob. Cit., p. 162.

<sup>80</sup>Real Orden de 4 de mayo de 1878, “Mandando abrir un concurso entre los constructores de embarcaciones de pesca en las costas de Guipúzcoa, Vizcaya y Santander, para otorgar un premio al que presente el mejor plano y modelo de Barco pescador”, García Solá, F., Memoria sobre la industria y legislación de pesca (1874 - 1879), Madrid, 1880, pp. 828 - 830.

<sup>81</sup>Astui Zárrega (1989), ob. Cit., p. 168. La nueva cubierta “era sensiblemente abombada y las ocho tostas (...) copiaban la misma curvatura”, Urkidi y Apraiz (1981), ob. Cit., p. 164.

<sup>82</sup>Rodríguez Santamaría (1916), ob. Cit., p. 79

## Lanchas besugueras y boniteras

constituye un adelanto notable, pues es de gran utilidad para la clase de navegaciones que en ella efectúan los marineros de estas costas.

Se emplean en su construcción las mismas maderas que en las anteriores (roble para el codaste, roda y cuadernas, pino para las bancadas y forro y clavazón de hierro galvanizado), y las dimensiones generales son las siguientes: eslora, 14,5 metros; manga, 3 metros; puntal, 1.20 metros y desplazamiento, 8 toneladas. Coste del casco 1.520 pesetas y 3000 con la cubierta.

Llevan toletes para 20 remos y una dotación de 21 hombres, incluyendo al patrón, para la campaña besuguera, y de ocho para la del atún y merluza. Se hallan provistas de dos palos con dos velas al tercio para navegar a vela<sup>83</sup>.

En Vizcaya, especialmente en el activo distrito constructor de embarcaciones de Lekeitio, las cosas habían ido todavía más lejos. Hasta el punto de que ya se podía distinguir dos tipos de *lanchas mayores*:

“Lanchas boniteras.- Estas son de muy diversas dimensiones, debido a que durante los últimos años casi han doblado su tonelaje, y como se las calculaba a las antiguas unos catorce años de vida, todavía subsisten bastantes de ellas. En la actualidad se van reemplazando éstas por las modernas, que son embarcaciones de 20 a 30 toneladas, con cubierta corrida y orza en el centro, de corredera, para la cual lleva crujía y sobre la quilla una caja estanca. Llevan de aparejo dos velas de martillo en dos palos que van generalmente tumbados a barlovento. Sus dimensiones principales en una lancha de 26,08 toneladas, son: 16,70 x 3,80 x 1,75. Llevan generalmente tres juegos de velas de diferentes dimensiones, recibiendo los trinquetes menores el nombre de “burriquete” y el más pequeño el de “cerrerano”. Encima de la cubierta, a muy poca altura, van colocadas las bancadas para poder bogar; las orzas son generalmente de hierro, y sus timones sobresalen bastante por debajo de la quilla.

Cachalotes o Miriñaques.- La embarcación designada por el primer nombre en Lekeitio y por el segundo en Ondarroa, es un tipo comprendido entre la lancha bonitera y la trainera, más ligera que la primera para poder utilizar en navegaciones a remo, y más fuerte que la segunda, conservando entre sus dimensiones principales las mismas proporciones que las lanchas: No tienen cubierta y usan la misma clase de aparejo unas y otras; el tonelaje medio varía entre 7 y 13 toneladas. Un cachalote de 10,57 toneladas, tiene de características 12,85 x 2,80 x 1,12, y su valor, contando con el aparejo, puede estimarse en 2000 pesetas. Actualmente no se construyen esta clase de embarcaciones<sup>84</sup>.

### C. 7. LANCHAS BONITERAS DEL CANTÁBRICO - AÑO 1907

<u>Puertos</u>	<u>Nº. lanchas</u>	<u>Tonelaje</u>
Fuenterrabía	6	120
San Sebastián	7	140
Motrico	44	888
Ondarroa	94	1880

<sup>83</sup>Rodríguez Trujillo, R., Descripción de las diferentes artes de pesca en las provincias marítimas del Mar Cantábrico, Madrid, 1908, p. 12.

<sup>84</sup>Ibidem, pp. 85 y 86.

### Lanchas besugueras y boniteras

Lequeitio	36	720
Elanchove	6	120
Bermeo	38	760
Arminza	2	40
Castro Urdiales	16	320
Laredo	8	160
Colindres	9	180
Santoña	6	120
Suances	2	40
San Vicente	3	60
Cudillero	22	440
Villaviciosa	14	280
Luanco	22	440
Ribadeo	1	20

-----  
Fuente: Rodríguez Santamaría, B., "El bonito y el atún en el Cantábrico, Anuario de Pesca y estadístico de la Marina Mercante y de la pesca del año 1908, Madrid, 1909.

Cambios y mejoras evidentes, pero que todavía no eran suficientes. De nuevo llegó la desazón. La tremenda catástrofe del año 1908, tuvo tanto impacto social, que rápidamente se empezaron a publicar en la prensa toda una serie de propuestas para mejorar la situación y seguridad de las lanchas. Entre ellas la Cofradía de Elanchove proponía:

“Que a las lanchas de altura se les obligue a llevar lastre cuando salgan a bonitear, debiendo ser el lastre lingote de hierro en lugar de piedra, y bien colocado de manera que no pueda correrse a sotavento cuando se escorza, al igual que tiene la lancha “María” de este puerto (...).

Obligar a que pongan sobre las falcas barandillas de popa a proa con candeleros de hierro y alambre, de quita y pon, al estilo de las que usan los vapores de pesca de este puerto.

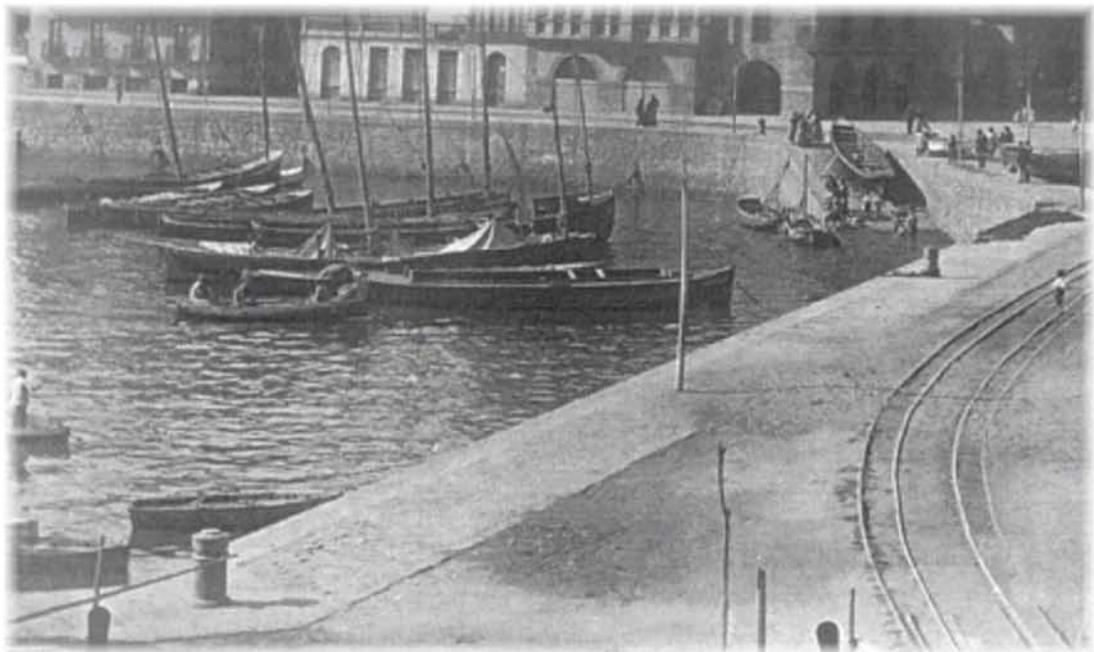
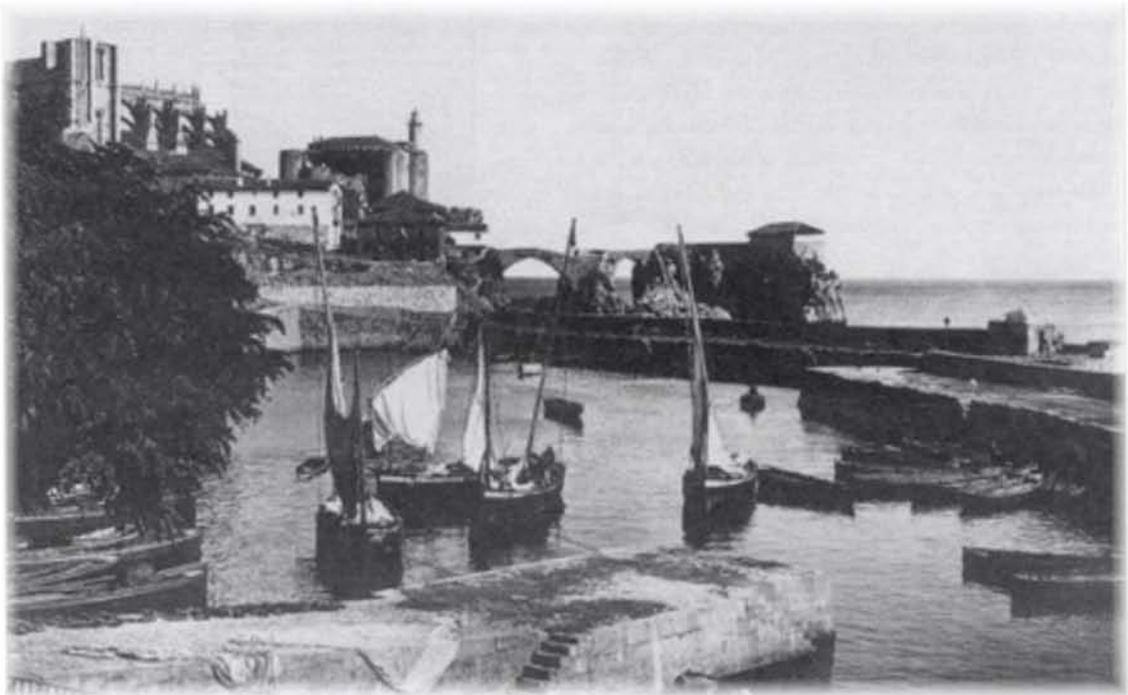
Obligar a cada lancha a que lleve un ancla flotante con objeto de fondear en alta mar y aguantar proa a la mar hasta que pase el temporal, y, si es necesario, en esta maniobra se puede hacer uso de dos saquitos de estopa con aceite puestos en cada banda.

Las nuevas lanchas que en los sucesivos se construyan que tengan más calado, y una orza en el centro”<sup>85</sup>.

Es verdad que la concienciación de que era necesario luchar por salvar las vidas de los siempre expuestos pescadores se había extendido con mucha fuerza. Pero para entender todas las postreras mejoras, fundamentalmente centradas en la instalación de la cubierta y aumento de tamaño de las lanchas, en los estertores de la pesca con embarcaciones de vela hay que tener en cuenta otra cuestión: los inicios de la propulsión a vapor en las faenas de pesca artesanal. Como suele ocurrir casi siempre, cada vez que una técnica aplicada sufre una amenaza por otra nueva más desarrollada, la primera, en un intento desesperado de

---

<sup>85</sup>Areitio, D., “Los pescadores vasos. Apuntes para un estudio sobre las Istituciones que pudieran establecerse para mejorar su condición social”, Euskalerriaren Alde (1911-1931), Vol. IX (reep.), Bilbao 1974, pp. 139 y 140.



resistir, responde mejorando a su vez todo lo posible. En buena parte esto es lo que ocurrió en nuestro caso: ante la amenaza de los nuevos barcos de vapor, los carpinteros de ribera respondieron con un esfuerzo evidente por mejorar la calidad de las *lanchas mayores* por ellos construidas. No olvidemos nunca que, si bien es cierto que los vapores eran muy polivalentes y empezaron a competir ventajosamente con todo tipo de barcos tradicionales, fueron nuestros *lanchones* los primeros que recibieron el impacto de las nuevas tecnologías en las capturas del besugo y bonito.

Volvamos al caso concreto que a nosotros más nos interesa: el puerto de Castro Urdiales. Los documentos que han sobrevivido al paso del tiempo, especialmente las “terceras listas” de la Capitanía Marítima, y las numerosas postales y fotografías de la época existentes, revelan claramente que todos estos cambios de última hora sufridos por las *lanchas mayores*, sobre todo las vascas, no tuvieron aquí lugar. En Castro los barcos de pesca con cubierta resultaron algo desconocido hasta la llegada de los primeros vapores en los años 1902 y 1903. Y, por lo que respecta al tamaño, aunque los lanchones castreños, por lo menos algunos, tendieron a crecer algo, nunca llegaron a las dimensiones de las grandes *Kaleras* finiseculares de Bermeo, Lekeitio u Ondarroa. Muy probablemente la explicación de esta diferencia, a pesar de las fuertes conexiones con los puertos más punteros de Vizcaya, esté en la desaceleración, primero, y luego auténtica crisis que el sector pesquero castreño conoció en los últimos años del siglo XIX. Los últimos *lanchones* de Castro se parecían mucho más a los *cachalotes* y *miriñaques* de Lekeitio y Ondarroa que a las gigantescas *Kaleras* de Bermeo.

## 6. LAS ÚLTIMAS BESUGUERAS Y BONITERAS DE VELA DE CASTRO URDIALES

Está muy claro que hacia el año 1879 los mejores tiempos de las *lanchas mayores* castreñas ya habían quedado atrás (más de 40 unidades a comienzos de la década de 1820). Sin embargo, mal que bien aguantarán otro medio siglo más. Contradicciones de la investigación: precisamente ahora que llegamos a la agonía de aquellos emblemáticos barcos, la documentación es mucho más rica, gracias a las numerosas listas de la flota que han quedado en los fondos del Archivo de la antigua Ayudantía de Marina.

### C. 8. LANCHAS MAYORES INSCRITAS EN EL PUERTO DE CASTRO URDIALES

<u>Período</u>	<u>Nº. Embarcaciones</u>
1874 - 1879	43
1880 - 1889	21
1890 - 1899	10
1900 - 1909	18
1910 - 1919	6
-----	

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

Tras el último conflicto carlista, una de cuyas consecuencias fue la destrucción de la flota pesquera, asistimos a un período de años en que se matricularon, tal como podemos observar en el cuadro anterior, muchas lanchas. Pero es más el fruto de una necesaria reposición de unidades destruidas, que señal de un período de bonanza. A partir de 1890 ciertamente se siguieron matriculando algunas lanchas, pero ya muy poco a poco, casi como en un cuentagotas. Incluso, síntoma inequívoco del eclipse, muchos de los *lanzones* llegados a Castro a comienzos del siglo XX eran unidades de segunda mano con más de diez años de trabajo a sus espaldas, casi todas provenientes de Bermeo y Lekeitio. Y así seguirán las cosas hasta el 1919, año en que se registró en la Ayudantía de Marina la última: la pequeña lancha “María”, construida por el carpintero de Castro David García para el armador Simón Veci.

Era el fruto del paso de los años. De la aparición de las modernas y competitivas lanchas a vapor; pero también de una fuerte crisis en el sector pesquero local. Los contemporáneos se dieron perfecta cuenta de lo que pasaba, y no es raro encontrarnos con artículos periodísticos de ideas tan lúcidas como este publicado en el año 1900:

“(…) La pesca era el riquísimo filón del marino que constituía en otros tiempos el núcleo principal de los habitantes castreños.

Por ellos se estableció en esta Villa la industria de las fábricas de conservas que tan pingües ganancias han reportado a numerosas familias.

Hacíanse grandes exportaciones al extranjero, especialmente a los puertos de América, y en todo el orbe comercial conociase nuestra villa como uno de los principales puertos del Cantábrico, por su abundante fabricación de conservas de pescado.

Pero vemos con sentimiento que de algunos años a esta parte, a medida que en esta Villa se han ido introduciendo nuevas industrias ha ido también descendiendo su importancia como puerto de pesca hasta el extremo de que muchos de los que se consagraban a esta labor, han tenido que emigrar a otros puertos como el de Vigo si han querido no perecer de hambre, a falta de otra ocupación en que ganarse el sustento.

Toda aquella suma importante de embarcaciones, la mayor parte de algún tonelaje, ha quedado reducida a 159 entre botrinos, botes, traineras y lanchas, con la particularidad de que, así como antiguamente el registro de las mayores ocupaba el máximo de las embarcaciones, en el día de la fecha es tan reducido el número de éstas que de las 159 de que se compone el total, solamente unas 12 pueden clasificarse como embarcaciones mayores o lanchas de altura.

¿A qué se debe esta degeneración? (…)

De pocos años a esta parte las explotaciones de minas, otros negocios terrestres y otras industrias implantadas en esta villa reclaman la atención y el capital de todos los acaudalados castreños que empezaron desde entonces a relegar al olvido el poco interés que demostraban por la industria de la pesca.

Creciendo gradualmente la importancia de Castro por los impulsos dados a las industrias terrestres, fue disminuyendo la relativa a nuestro puerto por sus pescas y conservas; y, en pocos años, vimos cruzar nuestros campos y horadar nuestras montañas por ferrocarriles mineros y de viajeros trocándose el ruido de los remos, el acarreo de la pesca y el sonido del tamboril que despertaba a los marineros por el que

producen las infinitas máquinas de vapor empleadas en un sinnúmero de industrias, el incesante trepidar de los trenes, ocupándose los carros en el transporte de productos industriales o mercancías para el comercio.

Fueron multiplicándose las empresas explotadoras o constructoras y paulatinamente vimos como los marineros consagrados a la pesca iban abandonando el penoso oficio para ingresar en tal o cual fábrica, para tomar este o aquel empleo o para ganar un jornal en otras ocupaciones distintas.

Verdad es también que la pesca a huido de nuestra costa pero no de una manera total en absoluto.

Sobre la carestía de la pesca hay quien supone obedece a que las aguas de las rías que afluyen al mar en toda la costa castreña van impregnadas de mineral que enturbia las corrientes costeras poniéndolas en malas condiciones para que la pesca pueda en ellas anidar ni alimentarse.

Otros creen, también, que los trabajos submarinos de las obras del puerto, la revolución que indudablemente ha de producir en el fondo el continuo arrojar piedras y bloques, para la construcción del muro saliente, destrozando en gran distancia la vegetación submarina, han sido una de las principales causas para espantar la pesca haciéndola huir; pero entendemos que ambas creencias no son del todo convenientes y carecen de prueba justificativa.

Que llega menos pesca a nuestro puerto es indudable, pero es certísimo también que salen a buscarla menos embarcaciones que antiguamente<sup>86</sup>.

En estos momentos, primeros años de 1900, la estructura de la flota pesquera de Castro Urdiales había cambiado sustancialmente. Además de la crisis del sector ya comentada, es evidente que el papel estelar de los barcos recaía en las traineras:

“De algún tiempo a esta parte se ha visto aumentar el número de traineras de nuestro puerto por varias de nueva construcción adquiridas recientemente por algunos patrones para la próxima costera.

Estos preparativos nos satisfacen en extremo; pero nos entristece por otra parte, el ver desaparecer por momentos el interés por las lanchas llamadas de altura, que eran antiguamente el elemento principal empleado por nuestros marineros para la pesca superior con la que conseguían enriquecer nuestro mercado de fresco y salazón, así como también de escabeche y conservas.

Ignoramos qué causa esta apatía que de veras lamentamos<sup>87</sup>.

Aún así, un buen puñado de *lanchones* seguían faenando en las tradicionales costeras de verano e invierno. Sabemos que 17 *lanchas mayores* salieron a la campaña del bonito en el año 1908, 8 al año siguiente, 7 en 1910, 1911 y 1912<sup>88</sup>. Más numerosas eran, al parecer, las que iban en busca del cada vez menos abundante besugo: 32 unidades en el año 1910<sup>89</sup>. Como desde hacía muchos siglos, los barcos mayores que no se usaban, se varaban en los

<sup>86</sup> “Nuestro Puertos”, La Unión Castreña, n.ºs. 76 y 77, 18 y 21 de enero de 1900.

<sup>87</sup> La Unión Castreña, n.º. 146, 24 de marzo de 1901.

<sup>88</sup> Anuarios estadísticos de pesca.

<sup>89</sup> Ibidem.

arenales de Brazomar<sup>90</sup>. Pero, ahora, las lanchas empezaban a tener acompañantes: en la costera del bonito del año 1908 una lancha de vapor siguió a las viejas de vela; y, tan sólo dos años después, 9 vaporcitos matriculados en Castro participaron en la costera invernal.

El *vapor* resultó a la postre el letal enemigo de las *lanchas mayores*. Los vaporcitos llegaron muy pronto a nuestro puerto, a partir del año 1902, y tuvieron tremendas dificultades para desarrollarse. De hecho, como ya hemos tratado de perfilar en otro trabajo, la nueva forma de propulsión se desarrolló muy mal y lentamente aquí. No acababa de arrinconar a las traineras. Pero sí que compitió directamente con nuestras grandes lanchas. Los armadores más poderosos, precisamente los antiguos propietarios de *lanchones*, fueron los primeros en dar el paso al vapor. Únicamente los pescadores más modestos, en muchas ocasiones con la fórmula de las compras de barcos de segunda mano, siguieron en busca de besugos y bonitos con los viejos barcos de vela. Las desventajas eran tremendas:

“Las embarcaciones de vela presentan dos inconvenientes muy grandes que no tienen las de vapor, y son las siguientes: El primero, no poder pescar en días de calma chicha, porque el bonito y el atún se les coge con un aparejo llamado curricán que sale de la popa y los costados de la lancha y sólo enganchan los peces caminando el barco, ó sea a la cacea, y en este caso si no hay viento no camina, y, por tanto, no engancha peces el aparejo; y segundo, que al obtener la pesca si falta viento, como ocurre muchas veces, no pueden traerla al puerto durante el día y esto les produce un perjuicio muy grande a los pescadores, porque debido al calor los peces se ponen en muy mal estado para la venta y sufren por esta causa una depreciación muy grande por tener que venderse como pesca vieja que en muchos casos se paga a 25 céntimos el Kilogramo y aun menos, cuando el pescado cogido en el día se vende por término medio de 50 a 90 céntimos, lo que produce grandes disgustos entre compradores y pescadores por pretender los segundos vender la pesca como cogida en el día y negarse los primeros a comprársela en tales condiciones.

Estas dificultades que ofrecen los barcos de vela están resueltas en los de vapor, porque no necesitando viento para sus velas, van donde quieren y caminan siempre, y porque pueden, si tienen pesca para ello, regresar al puerto diariamente, pues, si bien esto les produce un gasto grande motivado por el consumo de carbón que se hace durante las diez y seis horas que por término medio caminan en cada día de pesca desde su salida del puerto hasta su regreso a él, está compensado con el mayor precio obtenido al vender la pesca en el día y la facilidad que tienen de poder ir al puerto en donde existan mejores precios, lo que no es fácil conseguir en muchas ocasiones a los barcos de vela”<sup>91</sup>.

## 7. CARPINTEROS DE RIBERA

<sup>90</sup> En uno de los derroteros más utilizados por los navegantes a comienzos del siglo XX, al referirse al río de Brazomar, decía: “Los pescadores de Castro-Urdiales lo utilizan para varar dentro de él algunas embarcaciones que no emplean durante la invernada”. Derrotero de la costa septentrional de España desde el puerto de La Coruña hasta el río Bidasoa, Ministerio de Marina, Sección de Hidrografía, Madrid, 1919, pp. 322.

<sup>91</sup> Rodríguez Santamaría, B., “La pesca por vapores en las costas de nuestra Península”, Anuario de Pesca y estadístico de la Marina Mercante y de la pesca del año 1911, Madrid, 1912, pp. 103 y 104.



*Trainera y lancha mayor  
en el muelle minero,  
desaparecido, de la Dársena*

Como la mayoría de las villas portuarias y costeras del Cantábrico, Castro Urdiales desde su nacimiento medieval tuvo una importante actividad constructora de barcos. Hasta bastante entrado el siglo XVII diferentes astilleros y gradas, colocados periódicamente en la zona del Sable cercano al futuro edificio del Ayuntamiento, playones de la Barrera y ría de Brazomar, lanzaron a la mar todo tipo de embarcaciones, y entre ellas muchas de aplicación pesquera: *chalupas*, *zabras* y *pinazas*. Sin embargo, tal como ya se ha puesto de relieve en otros varios trabajos y publicaciones, a partir del año 1650 y hasta 1873, los carpinteros de ribera de cierta envergadura desaparecieron de la costa castreña. Únicamente uno o dos humildes “galafates” siguieron empadronados a lo largo de este dilatado número de años, y dedicados al arreglo, carenado y calafateado de la flota pesquera, y, a lo sumo, a la construcción de botes muy humildes y de pequeñísimo tamaño.

Las *lanchas mayores* utilizadas por nuestros pescadores a lo largo de todo el siglo XVIII y gran parte del siguiente provinieron en su práctica totalidad de los astilleros de cuatro localidades vizcaínas, con las que siempre se mantuvieron intensas relaciones económicas y humanas: Bermeo, Mundaka, Lekeitio y Ondarroa. El Ayudante de Marina de Castro, al informar a comienzos de 1858 a sus superiores sobre una serie de cuestiones técnicas del puerto, escribía: “(...) en general las lanchas mayores nuevas para reemplazar las bajas que se necesitan en este puerto cada año para substituir a las que se inutilizan son de cuatro a cinco, y éstas se construyen en Vizcaya”<sup>92</sup>.

### C. 9. ORIGEN DE LAS LANCHAS MAYORES DE CASTRO URDIALES (1874 – 1919)

<u>Localidades</u>	<u>Nº. Lanchas</u>
Ondarroa	34
Castro Urdiales	15
Lekeitio	8
Bermeo	4
Zumaya	1
Laredo	1

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

A lo largo de los últimos treinta años del siglo XIX y veinte primeros del siguiente algo cambiaron las cosas. Aunque no en demasía. Gracias a la obligación, instituida por las autoridades marítimas, de inscribir los barcos en los listados de cada puerto, y a que esta valiosísima documentación se ha conservado en el Archivo de la Capitanía Marítima, podemos con total seguridad analizar el origen y los astilleros en los que se fabricaron las lanchas de altura de nuestro puerto. Pues bien, ahora vuelve la construcción naval a Castro de la mano de toda una serie de carpinteros de ribera, originarios o formados artesanalmente en Vizcaya, llegados fundamentalmente para construir las entonces revolucionarias y demandadas traineras para faenar al cerco. Arribaron en primer término por esta razón; pero también comenzaron pronto a recibir pedidos para construir algunas lanchas *besugueras* y

<sup>92</sup> A.C.M.C.U., Borrador de copias de la correspondencia oficial, 1844 – 1860, carta-copia de 26 de febrero de 1858.

*boniteras*. Aún así, la costumbre secular de comprar barcos en la costa vizcaína siguió manteniéndose con gran vigor hasta el final de la navegación a remo y a vela. Valga como confirmación estas pocas valoraciones numéricas: entre los años 1874 y 1919 el 73% de las lanchas de Castro fueron construidas en los astilleros de ribera de Vizcaya, y el 23% en las gradas instaladas en las castreñas orillas de la ría de Brazomar.

#### C. 10. CARPINTEROS DE RIBERA – LANCHAS MAYORES DE CASTRO URDIALES (1874 – 1919)

<u>Puerto</u>	<u>Maestros carpinteros</u>	<u>Nº. lanchas</u>
Lekeitio	Antonio Mendieta	1
Lekeitio	Andrés Mendieta	2
Lekeitio	(sin especificar)	5
Ondarroa	Víctor Urresti	22
Ondarroa	Cándido Arriola	4
Ondarroa	Agustín Lecanda	2
Ondarroa	Pedro Arriola	1
Ondarroa	Antonio Arriola	1
Ondarroa	Domingo Arriola	1
Ondarroa	Tomás Icaran	1
Ondarroa	Sotero Laca	1
Ondarroa	(sin especificar)	1
Castro Urdiales	Javier Laca	4
Castro Urdiales	Tomás Usín	1
Castro Urdiales	Domingo Mendieta	9
Castro Urdiales	David García	1
Bermeo	Nazario Urtube	3
Bermeo	Leandro Uribarri	1
Laredo	Ruperto Arrizabalaga	1
Zumaya	C. Zumalabe	1

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

Ahora, y es una diferencia con épocas pasadas, desaparecen las lanchas llegadas de Mundaka<sup>93</sup> y prácticamente la de Bermeo. Pero los encargos hechos a los astilleros de Ondarroa y Lekeitio siguieron siendo abundantísimos<sup>94</sup>. La reputación de los carpinteros de ribera de aquellas villas vascas era irrefutable en la época:

“En particular las lanchas boniteras y traineras construidas en estos astilleros llaman la atención por su ligereza, condiciones marineras y solidez de construcción, siendo corriente la creencia de que en ellos nació el tipo trainera. Lancha bonitera ha habido en este año que naufragó en la barra del puerto zozobrando sobre las piedras de la misma, y después de permanecer durante toda una noche juguete del mal tiempo entre la resaca

<sup>93</sup> Al parecer los carpinteros de ribera se marcharon de Mundaka: “Este puerto tuvo en la antigüedad un buen astillero de embarcaciones en el sitio llamado Laida”, Rodríguez Trujillo (1908), ob. cit., p. 113.

<sup>94</sup> Véase Apraiz, J. A., “Carpintería de ribera y evolución histórica-tipológica de las embarcaciones de bajura del País Vasco. De la vela al siglo XXI”, *Itsas memoria, Revista de Estudios Marítimos del País Vasco*, nº. 2, 1998, pp. 387 – 406.

Don ~~JULIO GUTIERREZ Y GUTIERREZ~~, Capitan  
de Fragata de la Armada, Comandante de Marina de la Provincia de  
SANTANDER.

Por cuanto el individuo Pedro Acbal Echevarria  
fólio Nº 908 de la Inscripción marítima de Castro-Ur-  
diales ha resultado apto para patronear embarcaciones de pes-  
ca en exámen que ha prestado, con sujeción a lo mandado en las  
disposiciones vigentes, he venido en expedirle este nombramiento para que  
ejerza dicha plaza, con arreglo a las facultades que me están conferidas.

Dado en Santander a seis de Mayo  
de mil novecientos diez y nueve.

*[Handwritten signature]*



Nombramiento de Patrón de pesca a favor de Pedro  
Acbal Echevarria en la comprensión del folio  
Fólio \_\_\_\_\_ de \_\_\_\_\_

*Titulo de patrón castreño*

sobre piedras y en la playa, pudo ser recogida al día siguiente con sólo ligeros desperfectos en su obra muerta, y una trainera que, naufragada en un temporal a la altura de Ondarroa, fue arrojada sobre la costa de Socoa y se pudo recoger; no presentaba tampoco averías mayores en su casco, lo que demuestra la solidez de sus construcciones.

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

En estos astilleros encuentran trabajo los carpinteros de ribera y calafates del país, y aprenden el oficio muchachos en calidad de aprendices, dirigidos por maestros que por lo general son los dueños de ellos (...), además (del jornal) perciben otros gajes tradicionales ya, tales como la ración de vino y pan que paga el armador cuando se entabla la embarcación, y los residuos y virutas que pueden llevar en invierno a sus casas para calefacción. El trabajo dura doce horas en verano, de cinco a doce de la mañana y de dos a siete de la tarde, y nueve en invierno, de siete a doce y de una a cinco. La duración de la construcción de una lancha suele ser de un par de meses, pero cuando no hay demanda reducen el personal, quedando sólo los individuos de la familia del constructor y sus aprendices, y entonces la duración de las obras es mucho mayor, trabajando entonces muchos aprendices tan sólo por la manutención<sup>95</sup>.

En esta última época, y es algo que llama mucho la atención, fue el prestigioso maestro carpintero de Ondarroa Víctor Urresti, el artesano que más *lanchas mayores* hizo para Castro Urdiales en su activo astillero de la carretera de Motriko: ¡nada más y nada menos! Que 22 unidades. Junto a él, obligatorio es también destacar la labor de los propios astilleros castreños de Brazomar, Nueve *lanchones* llegó a elaborar allí Domingo Mendieta en el viejo astillero fundado hacia el año 1873 por Javier Laca. Cuatro salieron de las manos del propio Laca. Y, finalmente, una lancha llegó a construir Tomas Usín y el “galafate” David García.

## 8. EPÍLOGO

Sin el menor género de dudas, las *lanchas mayores*, herederas sin fisuras de continuación de las casi ancestrales *pinazas*, han sido los barcos de pesca más duraderos en el tiempo y más potentes de los pescadores castreños. Los más poderosos y de más larga trayectoria; mucho más que las *chalupas*, *lanchas menores*, *bateles* y *traineras*. Pero desde hace ya más de 70 años desaparecieron de nuestra Dársena. Con ello también las viejas estampas de auténticos bosques de palos y velas, y las abigarradas piñas de negros cascos.

---

<sup>95</sup> Rodríguez Trujillo (1908), ob. cit., pp. 76 y 78.

El *lanchón* ha sido el barco de pesca más emblemático de Castro Urdiales. La herramienta más poderosa para pescar besugos y bonitos. A pesar de ello, hoy en día muchos de los habitantes de nuestra Ciudad, no sólo no saben distinguir estos navíos en las abundantes y bellas postales de principios del siglo pasado, ni siquiera han oído hablar de ellos. La memoria colectiva muchas veces es demasiado frágil, y mucho más en un período de la historia en que los cambios en el sector pesquero han corrido a una velocidad vertiginosa. Bueno sería, por tanto, rescatar del olvido a estos preciosos barcos. Pero, incluso ir un poco más lejos.

Deberíamos todos en Castro Urdiales abogar por la recuperación de las lanchas a través de la elaboración de maquetas, para que así los niños y generaciones venideras puedan aprender, palpando y viendo, en el ansiado Museo de la Mar las duras condiciones en que se ganaban la vida sus antepasados. Y, ¿por qué no?, no quedarnos atrás, y también aquí emprender la ruta que otras villas costeras han tomado de rescatar viejas embarcaciones de pesca haciendo réplicas reales<sup>96</sup>. Hace muy poco, en el verano de 2003, pudimos ver de primera mano uno de los mejores ejemplos hoy conseguido en este camino: la “Brokoa”, réplica de una *lancha mayor* con cubierta, recuperada por la Asociación Itsas Begia de Ciboure, que atracó e hizo noche en la Dársena, haciéndonos retroceder así a una imagen perdida hacía casi un siglo.

---

<sup>96</sup> Apraiz, J.A., “Patrimonio naval del País Vasco: hacia la recuperación activa”, Las embarcaciones tradicionales ante el nuevo milenio, San Sebastián, 2000, pp. 113 – 135.



*Carenando una lancha  
en Castro Urdiales*



*La "Brokoa" en su visita a Castro Urdiales (Verano de 2003).  
Réplica de una lancha bonitera,  
construida por la asociación Itsas Begia de Ciboure (Laburdi) en el año 1991*



*La lancha "Brokoa" en el muelle norte  
de Castro Urdiales*

**APÉNDICES**

**LANCHAS MAYORES INSCRITAS EN EL PUERTO DE CASTRO URDIALES  
(AÑOS 1873 – 1880)**

(Fuente: Archivo Capitanía Marítima de Castro Urdiales, “Registro de las embarcaciones del puerto de Castro Urdiales que da principio en agosto de 1873, por disposición del Almirantazgo de 5 de febrero de 1873”)

<b><u>AÑOS</u></b>	<b><u>LANCHA</u></b>	<b><u>PROPIETARIO</u></b>	<b><u>MEDIDA</u></b> (Toneladas métricas)
1873	Buena Ventura	Felipe Fernández	7
1873	Santa Ana	Anastasio Miñor	7
1873	Concepción	José Ortiz	7
1873	S. Francisco y Mártires	Francisco Helguera	7
1873	Maximina	Santos Hocilla	7
1873	Jesús Nazareno	Joaquín Gil	7
1873	San Pedro	Secundino Mar	7
1873	Lanengua	Hilario Martínez y cía.	5
1873	Pepita Rosario	Hilario Carasa	7
1873	Mundaquesa	Pedro Villanueva	7
1873	Picuda	Francisco Vital	7
1873	N. S. Del Carmen	José Landeras	7

Lanchas besugueras y boniteras

1873	San José	Emiliano Heros	7
1873	San Antonio	Cayetano Tueros	7
1873	San José	Miguel Letamendía	7
1873	Flor de Castro	Esteban Villasante	7
1873	Carmelitana	Pedro Helguera	7
1873	Paloma	Eduardo Sertucha	7
1873	San Pelayo	Emiliano Zaldibar	7
1873	Santa Ana	Felipe Mar	7
1873	San Pedro	Ramón Vivanco	7
1873	Cigarra	Juan María Liendo	7
1873	Dos Amigos	Miguel Pando	7
1873	Joven Amparo	Camilo Vital	7
1873	María	Ramón Rivero	7
1873	San Juan	Jorge Tueros	7
1874	San Miguel	Miguel Pando	7
1874	Buena Ventura	F. Fernández y J. Maza	5
1875	La Begochesa	Miguel Fernández	7
1875	Flor de Enero	Pedro Ochoa	7
1875	San José	Víctor Uribarri	7
1875	San José	Manuel Acebal	7
1875	La Virgen del Carmen	Joaquín Artaza y otros	7
1875	La Magdalena	Pedro Utalleche	6
1875	San Antonio	José Ahedo y otros	6
1875	Santa Ana	Manuel Miñor	7
1875	Vizcaíno-Montañesa	Eduardo Sertucha	7
1875	Concepción	Domingo Calzada	6
1875	San Antonio	Antonio Gomez	6
1875	El Pizarro	Felipe Mar	6
1875	Santa Ana	Nicolás Miñor	6
1875	Santísima Trinidad	Crisanto Carasa	6
1875	San José	Juan Hierro	6
1875	Rosario	Velentín Helguera	6
1875	San José	Camilo Vital	7
1875	Jesús Nazareno	Ignacio Calera	7
1875	La Joven Begochesa	Esteban Usarte	5
1875	Joven Agustina	Teodoro Mar	6
1875	Joven Eduarda	Francisco Portillo	6
1875	El Ángel	Clemente Maza	5
1875	Carmen	Francisco Laya	5
1875	Carmen	Andrés Hierro	6
1875	San Antonio	Eduardo Helguera	5
1875	La Esperanza	Jorge Tueros	6
1875	San Antonio	Miguel Pando	6
1875	Carmen	Gabriel Mar	6
1875	La Joven Romualda	Ramón Rocillo	6
1875	Veloz	Andrés Tubet	6
1875	La Carmen	Dionisio Ibarra	6
1875	Dolores	Bernardo Hierro	6
1876	Ramón	Alejandro Rivero	6
1876	Imagen	Jorge Tueros	7
1876	Joven Dionisio	José Ibarra	7
1876	Virgen del Carmen	Francisco Villanueva	7

Lanchas besugueras y boniteras

1876	Nuestra S. Del Carmen	José Clarín	7
1876	Aurora	J. Manuel Ortiz	7
1876	Deseada	Gregorio Olazarri	
1877	San Antonio	José Inchausti	6
1879	Milagrosa Benigna	Jorge Tueros	
1880	Joven Carmen	Claudio Gainza	

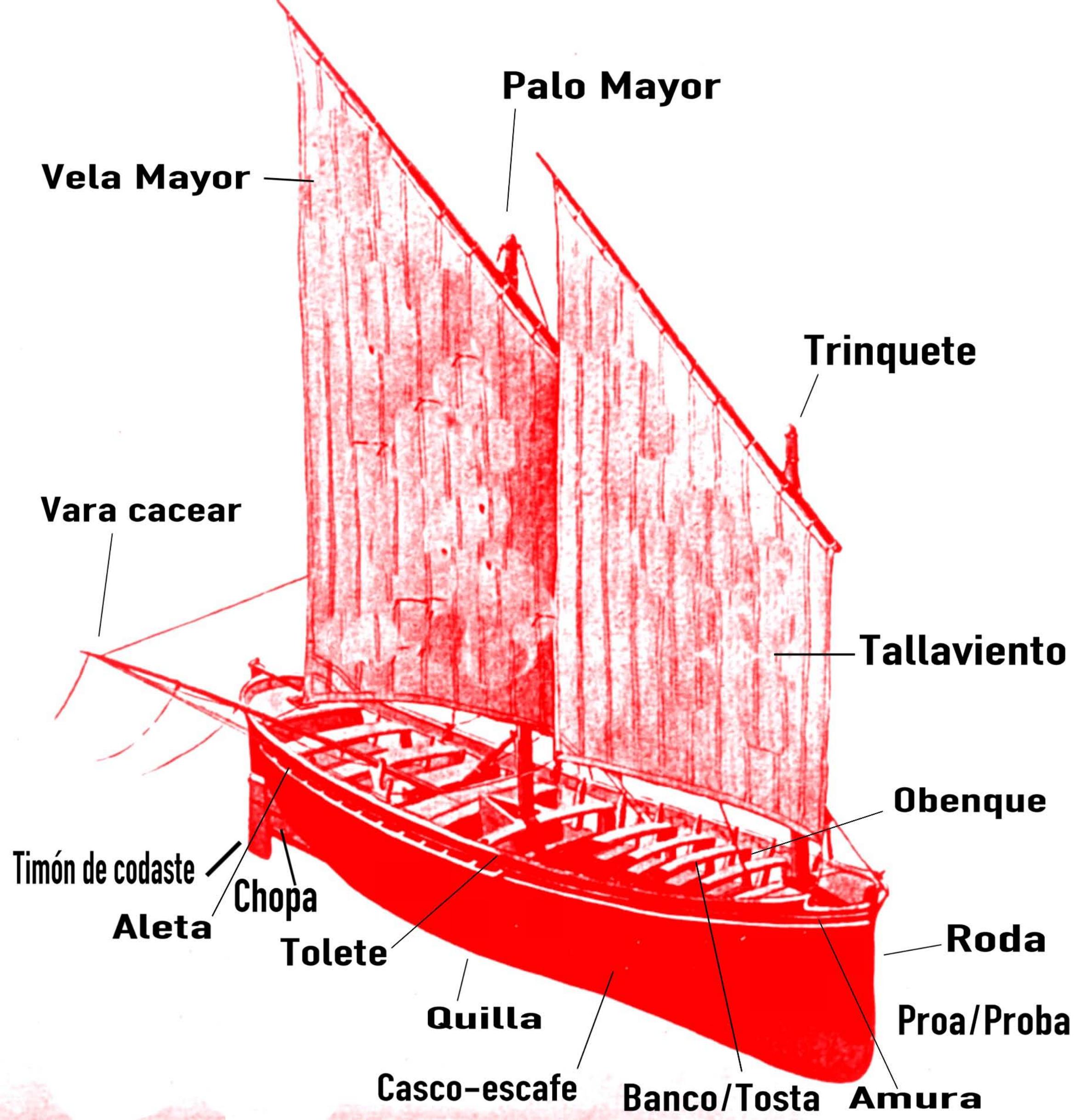
**LANCHAS MAYORES INSCRITAS EN EL PUERTO DE CASTRO URDIALES  
(AÑOS 1891 – 1919)**

(Fuente: Archivo Capitanía Marítima de Castro Urdiales, Listas de embarcaciones)

<u>AÑO</u>	<u>LANCHA</u>	<u>PROPIETARIO</u>	<u>ESLORA</u> (metros)	<u>MANGA</u> (metros)	<u>PUNTAL</u> (metros)	<u>ARQUEO</u> (TRB)
1880	Virgen de la Antigua	Juan Iturraspe	12,64	2,56	1,2	8,36
1891	Amparo	Camilo Vital	13,25	3,12	1,2	10,97
1891	Carmelitana	Alejandro Rivero	13,75	3,15	1,15	11,3
1873	Joven Amparo	Camilo Vital	13,7	2,9	1,25	10,54
1892	Cuatro Hermanos	V. Rivero	12,4	2,33	0,83	6,43
1893	Tres Hermanos	Ángel Tueros	13,6	3	1,05	12,83
1893	Ondarresa	Gabriel Gorriarán	13,7	3,01	1,1	13,23
1893	Santa Clara	Pedro Rivero	13,8	3,1	1,2	13,59
1875	Vizcaíno-Montañesa	Eduardo Sertucha	13,1	2,94	1,26	10,19
1895	Joven Isabel	Salvador Ureta	14	2,9	1,2	11,82
1875	San Antonio	Epifanio Helguera	13,45	2,9	1,31	10,29
1876	Aurora	Ángel Garma	13,45	2,88	1,27	9,84
1879	Milagrosa Benigna	Jorge Tueros	13,2	2,94	1,22	10,56
1880	Joven Carmen	Claudio Gainza	13,3	2,78	1,16	9,54
1882	Santa Ana	Alejandro Rivero	12,6	2,82	1,26	8,55
1883	La Begoñesa	Pedro Vollanueva	13,3	2,76	1,25	9,3
1883	S. José y S. Antonio	J. María Escarceta	13,55	2,9	1,2	10,37
1884	Joven Micaela	Anastasio Miñor	13,35	2,8	1,27	10,1
1884	Joven Agustina	Andrés Amor	13,4	2,92	1,31	10,31
1884	San Andrés	Alejandro Rivero	13,1	2,9	1,28	10,54
1883	Joven Julia	Teodoro Mar	13,5	2,9	1,21	10,8
1883	San José	Pedro Rivero	13,4	2,86	1,16	9,86
1885	San Agustín	Salvador Laurreta	13	2,82	1,26	9,62
1885	Santísima Trinidad	Pedro Ochoa	13,25	2,82	1,27	10,87
1885	Magdalena	Pedro Ortaneche	13,1	2,88	1,28	10,65
1886	Jesús Nazareno	J. Martínez Portillo	13,1	2,86	1,28	10,36
1886	Joven Salvadora-S. Teresa	Francisco Portillo	13,62	2,94	1,26	10,89
1887	Joven Eustaquio	Valentín Cuesta	13,35	2,96	1,26	10,39
1887	Ermida	Miguel Pando	13,15	2,92	1,31	10,06
1887	Santos Ángeles	Joaquín Gil	13,6	2,94	1,25	10,58
1888	Dos Hermanos	Francisco Ahedo	13,05	2,73	1,26	9,6
1887	Concepción	José María Helguera	13,1	2,82	1,25	9,69

### Lanchas besugueras y boniteras

1887	Rosario	Rosario Liendo	13,1	2,88	1,27	10,31
1886	Rosario	Gabriel Gorriarán	13	2,78	1,33	9,4
1879	Mater Dolorosa	Eduardo Villa	13,1	2,25	1,08	11,4
1896	San Nicolás	Ricardo Pérez	13,53	2,94	1,11	13,18
1891	Rosario	Gregorio Barrio	14,5	2,9	1,15	7
1899	Espartero	Francisco Portillo	10,45	2,74	1	6,7
1901	Virgen de las Candelas	Jesús Castet	12,44	2,75	1,09	7,9
1901	San Marcos	Francisco Acero	13,3	2,9	1,2	13
1902	La Merced	Sebastián Cuesta	13,55	3,6	1,34	20,95
1903	N.S. De la Antigua	A. Bedialauneta	15	3	1,3	15
1903	Ondarroa	Leonardo Fernández	13,8	2,9	1,25	14
1904	Santa Catalina	Rufino Laca	13,2	2,95	1,13	12,06
1905	San Antonio	Venancio Rivero	14,2	3,2	1,2	11,55
1905	Blanca Castro	Vicente Gainza	15,16	9,74	1,5	17,13
1905	San Pedro	Vicente Gainza	14,59	3,01	1,18	15,52
1905	San Paulo	José Aguinaga	12,08	2,55	1,16	8,14
1905	San Rafael	Jacinto Cortazar	14	3,25	1,25	14,83
1907	Justino	E. Hierro	18,4	3,5	1,25	18
1907	Santa Eulalia	Venancio Rivero	14,5	3,25	1,25	15,58
1907	San Pelayo	Jacinto Cortazar	14,6	3,4	1,35	19,78
1907	Vizcaíno-Montañesa	Valentín García	14,6	3,46	1,35	19,78
1907	Joven Mercedes	Domingo Mendieta	14,6	3,4	1,35	19,7
1908	San Lorenzo	S. Velar	14,5	3,3	1,4	19,4
1909	Joven Juliana	Domingo Mendieta	14,4	3,4	1,3	15,73
1910	Belén	Domingo Mendieta	14,15	3,25	1,3	12,67
1910	Rodas	Dioniso Gómez Artaza	15,7	4,9	1,4	19,7
1913	Rosario	Domingo Mendieta	14,8	3,45	1,6	17,32
1913	San Román	Alvaro Villota	13,7	2,7	1,23	11,23
1916	N.S. Pilar	Pedro Hoz	16,22	4,3	1,57	28,41
1919	María	Simón Veci	10,6	3	1	10,8



**Palo Mayor**

**Vela Mayor**

**Trinquete**

**Vara cacear**

**Tallaviento**

**Obenque**

**Timón de codaste**

**Chopa**

**Roda**

**Aleta**

**Tolete**

**Proa/Proba**

**Quilla**

**Casco-escafe**

**Banco/Tosta**

**Amura**