

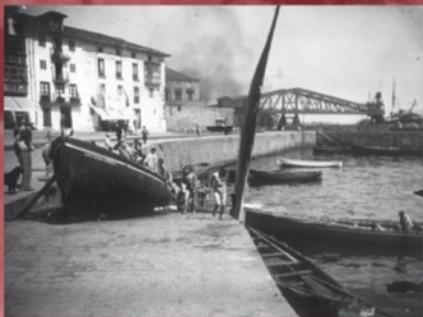
LAS MALAS COSTERAS:

CASTRO URDIALES

(1890 - 1936)



Ramón Ojeda San Miguel



CASTRO URDIALES, 2006



ISBN: 84-609-7998-9

Depósito Legal: BU-434/2005





**¡Pobre Castro! Cuanto más melancólico,
más triste y más pobre te veo, más veneración,
más cariño y más respeto
me inspiras.**

Benito Arregui

(Castro y Diciembre 15 de 1915)





Me quedé pensando con infinita tristeza
en este Castro de ascendencia marinera.
En este Castro que, por días, va perdiendo
su condición ancestral,
de marineros de abolengo

Vi, esta noche, la necesidad de un
Puerto, o por lo menos, una Compuerta
que sirva de refugio, acogiendo en
noches como ésta, los barcos en desamparo.

Lo que tenemos ahora es un triturador,
un masticador de embarcaciones. En
cuanto la mar se enfurruña en serio, la
resaca se las *masca*. ¡Qué pena! Se subleva
mi sangre, se revuelven mis genes,
y se entristece mi espíritu, al contemplar
mi Cabildo Milenario a la deriva...

Esta noche, sin luz eléctrica, a la luz de
un candil de aquellos tiempos, malpergeño
estas cuartillas, y pido a Dios, con mi alma entera,
que el Castro de mis abuelos, vuelva a ser lo
que fue siempre; marinero.

Que estas pobres gentes que a diario
juegan el pellejo para ganar el sustento,
puedan comer su pan, dentro de casa.

Chao
(madrugada del 29 de Diciembre de 1951)



“No adelantamos los
sucesos y permitid, por hoy, queridos lectores,
que transcriba un diálogo que hemos
pescado arruciagao en la calle Ardigales:

-- ¿*Onde* vas *Guaitu*?

-- Ola, Quico:

voy a ver si la cabracha,
prepara unos caracoles
pa el día de la *compaña*,
porque el martes hay que echar
la casa por la ventana.

-- Me *paice* que esta costera
te ha *tocao* en *güena* lancha,
porque *Quisquis* tiene suerte
para el besugo

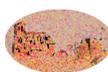
-- ¡*Chanfainas*!

Lo mismo es *Quisquis* que todos
si hay besugos en la *playa*.

-- Yo sé que han tenido día
de *partir* en esa lancha
a cada sesenta *riales*
o a tres *toletes* por barba,
que es lo mismo.

-- Bueno, Quico,
aunque *salga* lo que *salga*,
voy a ver si mi mujer,
coce la caracolada.

Con que adiós, y... ya lo sabes,
el martes a la *compaña*;
y *dimpués* que esté la gente
distribuida y sorteada
a comer los caracoles
y pescar... media castaña,
para *dir* libres de penas
a *echar un corro* a la plaza”.
(Fray Verás, 1891).





Nuestro nobles pescadores
que á la fe ya no renuncian,
ayer con gran regocijo
y con tamboril y música,
de su patrón San Andrés
celebraron como nunca,
la santa festividad
que aquí á todo el mundo gusta.

Demostrando que en el Santo
se tiene una fe profunda,
a misa fue todo el Gremio
con los miembros de su junta
y á la mar no salió ayer
ni siquiera una chalupa,
pero se dio el caso raro
al que no veo la punta,
pues según dicen las gentes
hay patrones que aseguran
que estando todos en tierra
se prevé alguna merluza...
Milagros de San Andrés
más claros que el agua turbia.

(Año 1912)



Ramón Ojeda San Miguel





Los banqueros de Urdiales, señores,
En sesión se juntaron ayer;
Y después de animados debates,
Un vapor decidieron traer.
Como son veinticinco y la madre
Grandes pérdidas no puede haber,
Pero si he de decir lo que siento
Me parece muy buen pensamiento
Que trajeran también cargamento
Porque aquí no lo van a tener.

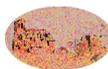
Aburridos están los besugos
De que nadie los vaya a pescar;
Pero ya se ha inventado el sistema
De pescarlos sin ir a la mar.
De la Venta a las playas se extiende
El tranvía que en Dícido está;
Los besugos que son muy simplones
Entrarán en aquellos cajones
Y con solo girar los vagones
A la venta vendrá a parar.

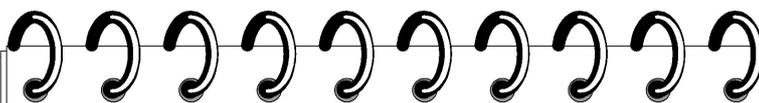
¡Qué feliz es la gente de Castro!
La terrestre y la gente de mar,
La de tierra se come los codos,
La marina... se los comió ya.

“SAPARNATU”



Ramón Ojeda San Miguel





A.C.M.C.U. : Arhvo Capitanía Marítima de Castro Urdiales

A.M.C.U. : Archivo Municipal de Castro Urdiales

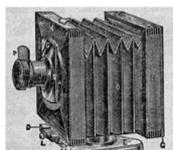
E.P.V. : El Pueblo Vasco

F.A. : Flavióbriga

F.V. : Fray Verás

L.I.C. : La Ilustración de Castro

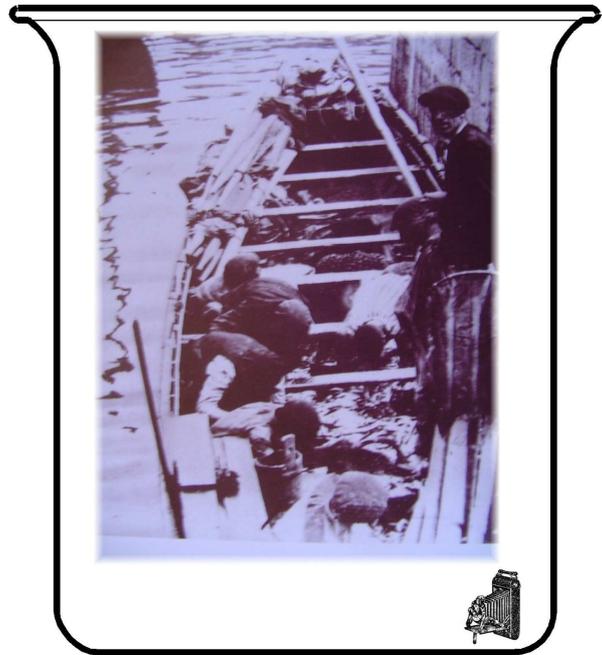
L.U.C. :La Unión Castreña



SUMARIO

1. Un sector conservero que quería, pero no podía.
2. Formas de pescar: pocas novedades.
3. ¡Guerra al Arrastre!
4. Flota pesquera: mucho menos de lo esperado.
5. Lucha por la seguridad.
6. Vaivenes poco optimistas en el continente de pescadores.
7. De cuando la pesca dejó de ser el negocio principal de Castro Urdiales: 1895 - 1905.
8. 1906 - 1917: La crisis se transforma en larga depresión.
9. Las escisiones de la Cofradía.
10. Poco mejoran las cosas en tiempos de la Segunda República.





0

INTRODUCCIÓN

Desde el punto de vista de la emotividad personal, e incluso como preocupación intelectual, dos son las grandes pasiones que más me han marcado desde mis años de niño: la Mar y Castro Urdiales. En realidad las dos son una. Sin embargo, no siempre he podido dedicar el tiempo que hubiera deseado a estas casi necesidades vitales.

Los años suelen proporcionar capacidad para ver con más claridad la perspectiva de las cosas, y, además, los temas y trabajos que mayor satisfacción producen. También nos suele procurar el paso del tiempo la posibilidad de disponer de *tiempo* con más calma; cuando ya han quedado atrás los años de vorágine académica y la necesidad casi burocrática de modelar un currículo.

Como investigador e historiador enseguida pude darme cuenta de que las principales dificultades presentadas por los estudios relacionados con la historia marítima, y sobre todo pesquera, estaban en la propia documentación: dispersión en más de un archivo y, lo más grave en nuestro caso particular, la desaparición de los legajos de la vieja cofradía de pescadores. A pesar de todo, utilizando como laboratorio a la antigua villa de Castro Urdiales, tanto por razones directamente metodológicas como, también, sentimentales, he ido realizando diferentes trabajos siempre centrados en la mar y en la pesca: el puerto entre los siglos XII y XIX, las obras de ampliación portuarias comenzadas al finalizar el Ochocientos, las flotas comerciales y pesqueras de Castro en diferentes épocas, el propio cabildo de mareantes de San Andrés, el papel de Castro como refugio de barcos en apuros, y la pesca antes y después de la Revolución liberal y burguesa. Cronológicamente aún tenía una labor por hacer: profundizar en los últimos años del siglo XIX y primeras décadas del siguiente.

Especialmente visible después de la última Guerra Carlista, el sector pesquero de Castro Urdiales entró en una fase de expansión nunca antes conocida, y muy probablemente superior a la de la mayoría de otros puertos vecinos del Cantábrico. Nuevos y mucho más numerosos barcos,

revolucionarias formas de pescar, desintegración, aunque a la vez resistencia tenaz, de los antiguos moldes de la Cofradía de pescadores, esplendor de las escabecherías y nacimiento de las primeras fábricas industriales de conservas de pescado, afluencia inusitada de arrieros, y, finalmente, actividad sin precedentes en las operaciones de la *Venta*.

Y después, algo que enseguida se vislumbra al poco de repasar los primeros documentos e incluso los recuerdos de nuestras gentes de más edad: crisis y crisis. Aquellos años dorados, que parecían inagotables, se truncarán en décadas y décadas de crisis y decadencia pesquera. Dificultades cada vez más graves y pesimismo en todas las facetas y variantes de la actividad pesquera y portuaria.

Este último es el período, el postrero de los grandes apartados aún sin estudiar, que en estos momentos trataré cuando menos de perfilar en sus líneas básicas. Como siempre, a la espera de futuros hallazgos documentales que permitan afinar algunas de las cuestiones planteadas.

A pesar ser la más próxima cronológicamente, y a diferencia de otras anteriores, es la etapa en la que menos documentos directos han quedado. Pero, por suerte, Castro Urdiales ha sido siempre una localidad en la que se han publicado muchos periódicos y semanarios. Sólo un ejemplo: en el año 1902, y a la vez, los castreños podían leer *La Unión Castreña*, *La Ilustración de Castro*, *El Oriente Montañés* y *Bandera Roja*. Gracias a todas aquellas publicaciones es posible reconstruir, creo, en buena medida la historia pesquera de estos años. Y, más aún, presentar directamente muchos documentos, fácilmente comprensibles para el lector por su carácter periodístico y contemporáneo en la redacción.

1

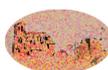
UN SECTOR CONSERVERO QUE QUERÍA, PERO NO PODÍA

Además de mayor amplitud en los mercados interiores, muy en especial el castellano y valle del Ebro, como consecuencia de evidentes mejoras en las rutas camineras, la dinamización de la industria conservera y escabechera, llevaron al sector pesquero de Castro Urdiales a vivir una época dorada a lo largo de casi toda la segunda mitad del siglo XIX.

Año arriba, año abajo, a partir de 1890 las cosas empezaron a cambiar poco a poco en términos negativos. Si bien el sector conservero siguió tirando de la pesca, la demanda no se vio correspondida, ni mucho menos, por la oferta pesquera. Dicho de otro modo: los pescadores castreños no pudieron pescar lo suficiente para abastecer las necesidades de conserveros y escabecheros.

ESTABLECIMIENTOS SECTOR TRANSFORMADOR DE LA PESCA CASTRO URDIALES	
<u>AÑOS</u>	<u>NÚMERO</u>
1858	13
1890	13
1905	20
1931	10

Fuente: Ojeda San Miguel, 2003, 2004 y 2005



En todo el litoral cantábrico, pero especialmente visible en Castro Urdiales, desde de 1845 y hasta 1890, de la primacía de los escabeches se fue pasando a la de las industrias de las conservas en lata. Pero, desde la última fecha aparecerán en el sector transformador novedades técnicas y cualitativas revolucionarias a muy corto plazo. Está claro que nos estamos refiriendo a la hoy tan conocida y acreditada *salazón de anchoa*. Se trataba de un producto con enorme tradición y aceptación en Italia. Desde aproximadamente 1880 las capturas de anchoa descendieron acusadamente en los caladeros del Mediterráneo, por lo que un nutrido grupo de conserveros italianos empezó a buscar la especie por otras costas. Primero lo hicieron en Cataluña, un poco más tarde en el Cantábrico¹.

Al principio, especialmente apreciable en la primera década del siglo XX, los salazoneros italianos, la mayoría de origen siciliano y con íntimos vínculos con el mercado de Génova, llegaban a nuestras costas en los meses de la costera de la anchoa para encargar la salazón a los conserveros locales; pero, al acabar la campaña, regresaban a Italia. No tardaron muchos años, y empezaron a quedarse y establecer sus propias industrias en los principales puertos de la época: Bermeo, Ondarroa, Luanco, Laredo, Santoña y Castro Urdiales.

Los italianos demandaban anchoas, y los pescadores respondieron aumentando las capturas; hasta tal punto que esta especie pasó a convertirse en una de las pesquerías más importantes del Cantábrico. Si hasta finales del siglo XIX, las sardinas en aceite y el bonito en escabeche constituían los principales productos elaborados en las conserveras, ahora la anchoa en salazón buscaba con celeridad puestos de liderazgo.

Hasta los años 1890/95, coincidiendo con tiempos de crecimiento pesquero, Castro supo muy bien adaptarse a los cambios tecnológicos y de mercado. Pasó de ser una de las plazas escabecheras más acreditadas² a una de las más potentes en las conservas de lata. Al finalizar el siglo XIX fábricas como *La Castreña* (Salvarrey y Cerro), *La Fé*, *Santa Ana*, *La María*, *La*

¹ Escudero (2000), pp. 289-328 y Carmona (1994), p. 154.

² En la Exposición celebrada en Madrid en el año 1877 se expusieron con gran éxito tres cajas de besugos escabechados de los fabricantes Manuel Laiseca, Isidro Ungo y Pablo Ojeda. A.M.C.U., leg. 1521, doc. s/n (1).



Familiar y La Española, paseaban el nombre de Castro Urdiales en sus latas por todos los mercados peninsulares y de buena parte de América³.

En 1895, el “Représentant A. Lallemand” de Lyon pedía al Ayuntamiento de Castro información sobre la Villa y los fabricantes de sardinas en aceite. Los ediles contestaron de esta significativa manera:

“Sin duda es esta Villa a la que Vd. se refiere por haber en ella buen número de Fábricas de conservas de pescados. Se dedican en especialidad a las de sardina en las diferentes preparaciones.

No se fabrica a la manera que Vd. indica en ninguna fábrica de ésta y, sin duda, la fama de que gozan las conservas de esta Villa ha servido al fabricante para ver parte del nombre de la misma...”⁴

A pesar de que ya habían empezado a surgir serios síntomas de dificultades, y de que el sector había entrado en problemas muy graves de conflictividad laboral, los fabricantes gallegos y del Cantábrico eligieron a Castro como sede de una trascendental reunión en el año 199. Una prueba más de la importancia de nuestra plaza conservera:

“REUNIÓN DE FABRICANTES

El domingo último se verificó en esta villa una reunión magna de fabricantes de conservas, hallándose representados los de toda la costa Cantábrica.

Fue promovida por los de Vigo, que han tenido un feliz propósito.

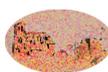
La competencia que venían sosteniendo en precios era perjudicadísima para todos, hasta el extremo de que estaban echando el negocio por el suelo.

Los fabricantes gallegos, en vista de esto, concibieron la idea de hacer un pacto; y merced a sus activas gestiones el convenio se ha llevado a feliz término.

En su virtud, los fabricantes de Galicia, Santander, Castro-Urdiales, Santoña y Laredo venderán los géneros al mismo precio.

³ Homobono (1993), pp. 63-82. La mayor parte de las fábricas castreñas distribuían el trabajo en tres grandes secciones: una sala con los hornos de evaporación, pailas y calderas “de baño maría”, la estancia del empaquetado y el obrador propiamente dicho, A.M.C.U., leg. 1167, exp. 3.

⁴ A.M.C.U., leg. 1271, doc. s/n (7).





FÁBRICA DE ESCABECHES

DE

Santiago Chavarri

San Francisco—Castro-Urdiales.

Se venden barriles de besugo en escabeche de cuarto, media y una arroba de peso, confeccionados con esmero y à propósito para encargos de Semana Santa, à precios convencionales.



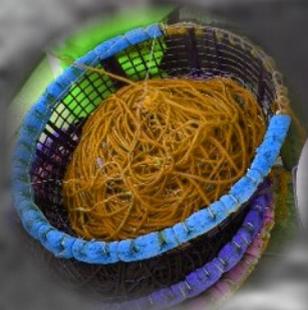
Ramón Peña Aznar

*Conservas de Pescado
Escabeches y Salazones*

Santander, 28

Teledjono, 48

Castro-Urdiales



Dicho convenio ha sido legalmente formalizado y para la observancia de las cláusulas acordadas, queda constituido en Santander un sindicato nombrado por los fabricantes todos.

Nos parece excelente la idea y creemos que con su realización nada irá perdiendo Castro; todo lo contrario, entendemos que irá ganando mucho, pues tras de la escasez y carestía de la pesca, tenía su industria que sostener ruda competencia en los precios, e indudablemente nuestros fabricantes llevaban la de perder.

Por eso, dada la diferencia de circunstancias en que se hallan respecto a los demás fabricantes de la costa, consideramos ventajósísimo el pacto que han llevado a cabo.

Hay más: con la lucha que venían sosteniendo en los mercados, hubiera llegado día en que les hubiera sido de todo punto imposible trabajar.

Puestas las cosas en tal estado, solo cabe acometer con una competencia: la de la elaboración.

Y Castro, que siempre ha tenido fama con sus conservas, a muy poca costa puede acrecentar el crédito para colocar sus productos en los mercados europeos y americanos.

Aplaudimos, pues, el acuerdo adoptado por los fabricantes de conservas de la costa Cantábrica, en la seguridad de que todos han de apreciar muy pronto las ventajas que ha de proporcionarles esa unión, llamada a evitar que de un negocio que puede y debe serlo, resultara un desastre para los fabricantes y para los pueblos que cuentan el ejercicio de la pesca como principal elemento de vida”⁵.

Pero en aquel mismo año estaba claro ya que el problema más grave de la industria conservera de Castro radicaba en la disminución alarmante de las capturas pesqueras de de su puerto:

“NO MEJORA

Cuando estamos en la época del año en que en los puertos del mar Cantábrico se presenta la pesca de hermosa sardina, Castro sigue sufriendo las escaseces de años anteriores.

Y las fábricas de conservas, principal elemento de vida de esta laboriosa villa, permanecen semanas enteras sin encender sus hornos, sufriendo con esto gravísimos perjuicios todas las clases trabajadoras.

⁵ L.I.C., 13 de julio de 1899, año II, n.º. 28.



En cambio en Santander abunda extraordinariamente la sardina y creemos que si como otros años hubiera embarcaciones castreñas que se dedicaran a ir a aquellas playas en busca de pesca, y traerla una vez hecho acopio, todos los elementos trabajadores de Castro irían ganando mucho.

Visto que aquí salen inútilmente a la mar, y cuando traen algo traen muy poco, mientras que en las playas de Santander rara es la embarcación que no embarca en breves horas millares de sardinas, no cabe duda lo beneficioso del viaje.

Para hacer este, por si se dijera que es muy penoso, constantemente se cruzan entre Santander y Bilbao vapores que nunca han titubeado en dar remolque a estas pequeñas embarcaciones, prestando a sus tripulantes inmensas ventajas. Esta u otra solución mejor, si la hubiere, y ojalá alguien la encontrase, es preciso adoptarla en bien de todos, pues da grima ver constantemente cerradas por falta de pesca, las grandes fábricas con que Castro cuenta y de las que depende el pan nuestro de cada día de millares de personas.

La situación actual es anómala por demás, empezando por los pescadores y acabando por los muchísimos operarios de ambos sexos que cuando hay pesca encuentran colocación en aquellos centros fabriles.

Y no hablamos de los dueños, porque como el que más y el que menos, aunque con la para sufra quebrantos en sus intereses, cuenta siempre con sobrados recursos para sobrellevar las cargas por prolongada que sea la crisis que cree la falta de pesca.

Que hace falta una solución pronta a esto que podemos llamar conflicto del trabajo, no cabe dudarlo.

Ahora, para soluciones, puesto que se ve año tras año que la pesca ha huido de nuestras playas, nadie mejor que las personas que se hallan al frente del gremio de pescadores.

Es un dolor que se resignen a lamentar su desgracia, en vez de dedicarse a pensar en nuevos horizontes teniéndolos como los tienen tan cercanos a este puerto.

Con buena voluntad por parte de todos; con iniciativas de esas que en tales momentos se necesitan para salir del pantano, puesto que estamos en los mejores meses para trabajar en



conservas, Castro daría un gran paso, para afrontar el porvenir de las clases jornaleras”⁶.

A pesar de los crecientes problemas, D. Julio Insausti, mantenedor de los “Juegos florales de Castro”, apuntaba en su discurso de 1901:

“Los fabricantes de conserva y salazón de pescado es uno de los veneros de riqueza que la industria pesquera proporciona a la localidad; poco tengo que hablar de ella porque todos la conocen; pequeño es relativamente el número de sus fábricas, y sin embargo representan sumas de consideración al cabo del año, por la exportación que se hace a las Américas; esta industria, la que trabaja con perfección y economía, tiene en esta costa elementos de prosperidad que en ninguna otra puede encontrar, pues la condición del pescado, sabroso como pocos, y la calidad de los aceites nacionales, producen una conserva de exquisito gusto, que unido a lo económico de su precio, compite con las mejores del mundo; si las pesquerías se desarrollasen, si tornasen algún día al próspero estado de sus tiempos antiguos, cuanta riqueza, solo por este concepto, entraría en la población”⁷.

Hambrientos de pesca, los fabricantes castreños empezaron a reaccionar. La prensa local, a comienzos del año 1902, anunciaba que

“Los señores Salvarrey, cansados de ver sus fábricas de conservas paradas meses y meses, han tenido un rasgo de actividad que les acredita y que ha de reportar grandes beneficios a las numerosas personas que trabajan en sus fábricas.

Han contratado por todo el mes de Enero dos vapores con el exclusivo objeto de transportar sardina para sus grandes fábricas de Santander y Castro.

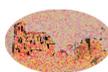
Anteayer entró aquí uno de los buques trayendo 1.200 millares de sardina, que llegó en muy buen estado.

Otro tanto condujo el que fue a Santander.

Ayer volvió a salir para Avilés dicho vapor, con objeto de traer seguidamente otro cargamento de sardina y continuar de la misma manera hasta el término de la contrata.

⁶ L.I.C., 27 de julio de 1899, año II, n.º. 30.

⁷ L.I.C., 6 de octubre de 1901, n.º. 142.



Aplaudimos esa actividad de los señores Salvarrey por lo mucho que enseña y por los grandes beneficios que prestan a los elementos trabajadores, agobiados por la crisis que reina hace muchos meses en esta villa”⁸.



Casi no había pesca en Castro. Las fábricas, excepto las más grandes que empezaron a traer sardina de otros puertos, agonizaban. Y, por si fuera poco, la conflictividad laboral en los comienzos del siglo XX resultaba altamente virulenta:

“FABRICANTES Y LATEROS-1904

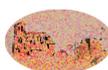
Ayer por la mañana se declararon en huelga los obreros conserveros de esta localidad.

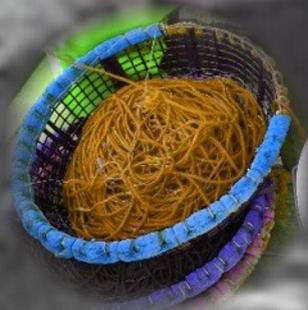
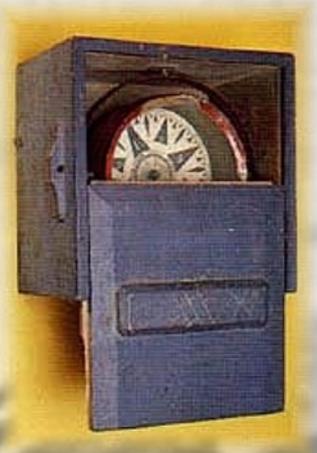
De las versiones que de público hemos podido recoger se desprende que la huelga tiene por causa el oponerse dichos obreros a que un fabricante admitiera en su casa a dos operarios que le pidieron trabajo, faltando para ello a los acuerdos tomados por la Sociedad, sobre este punto.

Como los operarios de otra fábrica no quisieron secundar a los obreros de as demás, se armó un pequeño alboroto que, afortunadamente, se solucionó sin que ocurrieran cosas más desagradables.

Según afirman los individuos que componen la junta directiva de la Sociedad de lateros, el asunto pudo haberse arreglado fácilmente, pero algunos fabricantes, ayudados por los obreros que traicionan su misma causa trataban de disolver la Sociedad.

⁸ L.I.C., 12 de enero de 1902, n.º. 156.









Desconocemos lo que haya de cierto en este asunto, pero si fuera verídica esta afirmación, sería impropio el proceder de los fabricantes que así piensan, toda vez que, tratar de prohibir las sociedades obreras, equivale a oponerse al desenvolvimiento de una evolución progresiva desarrollada en todo el Universo, aunque aquí nos cueste algo amoldarnos a ella.

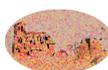
Esperamos pues que el asunto se solucione satisfactoriamente y en armonía con los intereses de todos.

Los obreros deben obrar con toda la corrección que puede garantizar la cordura de su Presidente, para demostrar que en ocasiones es un lujo la fuerza armada, y algún fabricante no debe olvidarse de que si aquí ocurriera algo de lo que no estamos muy acostumbrados a ver, considerado moralmente, no sería él quien quedase más exento de responsabilidad”⁹.

<u>FABRICANTE</u>	<u>EXPORTACIÓN (KGS)</u>	<u>Nº. OBREROS</u>
José Azcona	4000	2
Dionisio Martínez	102000	39
Fernando España Ladevase	120000	37
Pablo Ojeda	25000	5
Salvarrey y Cerro	100000	38

(Fuente: A.M.C.U., leg. 1640, doc. s/n (4))

⁹ L.I.C., 21 de agosto de 1904, n.º. 291.



FÁBRICAS DE CONSERVAS-CASTRO URDIALES-AÑO 1908

FÁBRICAS	FABRICANTES	Nº. OPERARIOS	PRODUCCIÓN
La Familiar	Dionisio Martínez	40	36700 Kgs.
Ocharan e Iñigo	Ocharan e Iñigo	40	17300
La Independencia	Emilio González	25	7060
Fernando España	Fernando España	33	12650
La sin igual	Viuda P. Domínguez*	5	960
La Castreña	Salvarrey y Cerro**	37	27000
La Castellana	Pablo Ojeda*	5	3000
Claudio Bárcena	Claudio Bárcena* (no ha trabajado este año)		

*Escabeches

** Tienen otra fábrica en Santander con 60 operarios

(Fuente: Anuario estadístico de pesca, 1908. Madrid, 1909)

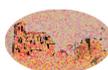
Malos tiempos para los conserveros. Pero, igual que habían hecho medio siglo antes, los industriales castreños quisieron responder a la crisis pesquera desde comienzos del siglo XX con la implantación de nuevas tecnologías. Intentaron traer barcos de vapor y algunas nuevas formas de pescar más intensivas. Sin embargo, como en otras publicaciones ya he apuntado¹⁰ y más adelante comprobaremos otra vez, el éxito de las innovaciones se quedó a medio camino; y el sector conservero, aunque siguió siendo básico para la economía castreña durante muchas décadas, empezó a perder fuerza y posiciones. Hacia el año 1880, no cabe ninguna duda, Castro Urdiales ostentaba el primer puesto de la actual Comunidad autónoma de Cantabria en cuanto a la importancia de la industria de los escabeches. Al finalizar aquella centuria aún retenía aquella posición y era puntera en la industria de las conservas en lata¹¹; pero al poco empezó significativamente a bajar escalones en el ranking provincial conservero: en 1904 Laredo había superado ya a Castro¹²; y en 1932 estaba nuestra antigua Villa bastante por debajo de la activa Santoña y de Laredo¹³.

¹⁰ Ojeda (20004), Barcos en la historia pesquera...

¹¹ Ansola (1996), p. 190.

¹² Datos sobre la producción y obreros de las fábricas castreñas se pueden encontrar también en A.M.C.U., leg.1597, doc.s/n (1). Se trata de la contestación a un interrogatorio enviado al Ayuntamiento de Castro Urdiales desde el "Consejo Provincial de Industria y Comercio de Santander" en el año 1908.

¹³ Ortega (1996), pp. 151-152.



Escabeches y sardinas en lata fueron los productos perdedores. Solamente compensados en parte por la importancia que fue tomando la anchoa en salazón de manos de los fomentadores italianos: de la fábrica de Angelo Montelli en el año 1904¹⁴ se pasó a las reputadas fábricas de Orlando, J. Bosco, C. Selaverany y F. Cefalu Scola en 1925¹⁵.

El Ayuntamiento, contestando a un interrogatorio remitido por el Ingeniero Provincial de Trabajo, manifestaba en el año 1924:

“Las industrias que en mayor grado se desarrollan son la pesquera en primer lugar, afectada por la crisis citada en la actualidad al no poder las Fábricas de conservas dedicarse a la elaboración de productos ante la carestía de los mismos empleados en su manufactura, pues de una parte la poca exportación al comercio principal como es las Repúblicas Sud-Americanas y de otra la elevación de las materias empleadas en la elaboración como son el aceite, la hoja de lata y el estaño, hacen el trabajo imposible, motivo por el que se retraen los Fabricantes absteniéndose en la producción ante el temor de peligrosas contingencias, y de otra la depreciación de nuestra moneda para poder adquirir las materias importadas la mayoría de Inglaterra, son fenómenos aclaratorios de la crisis de la mencionada industria, motivo por el que están paralizadas en expectación de mejoría de la situación.

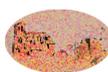
La jornada por lo que se refiere a su duración es de ocho horas legales y los jornales a percibir por los obreros no han sufrido variación si se compara con la de los años anteriores siendo sin duda alguna el motivo de estar alejado el temor de huelga alguna, nido también a que los obreros de esta localidad o están afiliados a ninguna Sociedad de resistencia al no existir en todo el término Municipal ni una Sociedad de ese género.

No se ha notado el paro forzoso en lo que afecta a los obreros, no tendiendo por lo tanto ni a aumentar ni a disminuir, por las razones antes expuestas.

Los Fabricantes en la actualidad suelen dedicarse al transporte y venta de pescado en fresco, según época y tiempo y en cuanto a la cantidad de pesca el año pasado y el

¹⁴ A.M.C.U., leg. 1171, exp. 16, “Expediente con la comparecencia de los fabricantes de conservas” ante la huelga de obreros lateros, 21 de agosto de 1904.

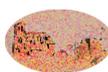
¹⁵ Homobono, ob. cit.

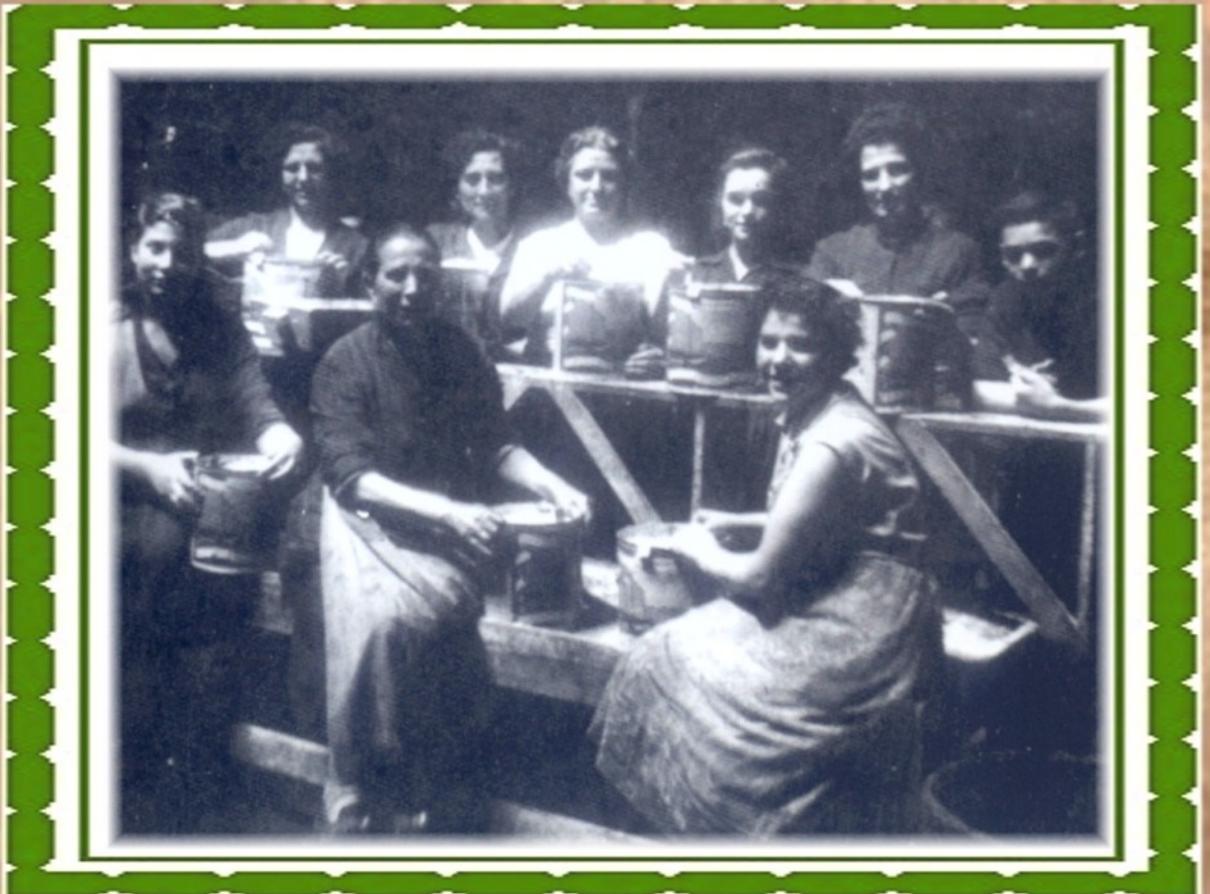


corriente no han sido de los más afortunados, causa también de que los Gremios de Marineros que en la actualidad son dos no gocen de los beneficios que reporta la cantidad grandes como ocurría en años anteriores y pasados.

La escasez de pesca influye notoriamente en la industria de conservas pues a mayor cantidad menor precio en ella, lo que permite dedicarse a la manufactura, entreteniendo con ello a buen número de operarios en las fábricas existentes, trabajo más continuo que el que se realiza en la venta de pescado en fresco que es transitorio y eventual”¹⁶.

¹⁶ A.M.C.U., leg. 1611, doc s/n (2), 28 de marzo de 1924..





Relacion de las fabricas de Conservas de pescan
 expresion de numero de trabajadores operarios e de los
 estos y nombres de los dueños

Numero de fabricas	Nombres y Apellidos de los dueños	Trabajadores mayores de		Trabajadores menores de 25 años		Observaciones
		16 años	menores de 16 años	menores de 25 años	menores de 25 años	
1°	D. Ramon Landi	6	2	30	30	
2°	" Camilo Belaveran	4	2	14	16	
3°	" Jose Bargas	1	1	3	"	
4°	" W ^{to} de Pedro Dominguez	1	1	4	"	
5°	" Emilio Gonzalez	7	2	8	6	
6°	" Jose W ^{to} Adcona	1	1	3	"	
7°	" Octaviano E. Trigo	12	2	28	6	
8°	" Salvany Hermanos	16	2	16	14	
9°	" Fernando España	10	2	25	"	
10°	" Dionisio Martinez	12	2	20	"	
11°	" Pablo Njeda	1	1	6	"	
11°	" Claudio Barrene	1	1	6	"	

leg. 1643
 doc. 1/N (1)

MEMORANDUM

Sucesores de

Ocharan e Inigo

Viuda de Inigo e Hitos

Castro-Urdiales 3 Agosto 1920.

FÁBRICA DE CONSERVAS DE PESCADOS
Y SALAZÓN

CASTRO-URDIALES (Santander)

Teléfono. Nº 7

Dirección Telegráfica - OCHARAN

Sr. Alcalde de
Castro-Urdiales.

TIP. Y LIT. JUAN QUARTE BERRA

Muy sr nuestro: Hemos recibido su atta comunicacion y precisamen-
te uno de estos dias quedara reformada la chimenea a que se refieren
pues hace bastante tiempo que lo teniamos encargado se hiciera.
De Vd affmos ss. ss. q. e. s. m.

Vd Inigo Urdiales

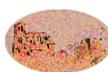
2

FORMAS DE PESCAR: POCAS NOVEDADES

A partir de mediados del siglo XIX, y sobre todo después de acabar el último conflicto Carlista, en el mundo de la pesca las cosas empezaron a cambiar después de muchos siglos de inercia técnica y estancamiento en todos los órdenes. La demanda de pescado empezó a incrementarse de forma significativa. Mayor consumo en fresco, mucho más en aquellas zonas interiores que gozaban de conexiones ferroviarias, y fundamentalmente aumento sustancial de la demanda a manos de la industria transformadora y conservera. A los cambios económicos y de mercado se añadieron los institucionales propios de una Monarquía cada vez más asentada en un modelo capitalista, liberal y burgués. Cambios que a la postre también se tradujeron en transformaciones técnicas en los sistemas de pesca y en los propios de las embarcaciones.

Hasta aproximadamente 1840 las formas de pescar de los castreños pueden ser calificadas como auténticamente tradicionales. Las más importantes: *cuerdas* para el besugo, *redes* de enmalle a la deriva con *macizo* para la pesca de sardinas, *cacea* y *curricán* en el bonito, *rochel* para el congrio y *sedeña* en la merluza. Entre los años 1849 y 1850 se empezaron a introducir desde el País Vasco, en principio sólo para obtener carnada y enseguida para consumo, la redes de *cerco* o *trainas*. Por último, al anterior cambio técnico verdaderamente revolucionario, desde 1880 los pescadores castreños añadieron el manejo de las tres redes superpuestas del *trasmallo*. Conocían, aunque aún no se usaba, en esta última fecha que en algunos puertos vascos vecinos el *jeito* tenía bastante predicamento. Los patrones de pesca de más inteligencia convocados por el Ayudante de Marina declaraban en el año 1882 que desconocían por completo el arte llamado *Boliche* o *Chinchorro*¹⁷; y dos años después: “(...) que en el litoral de este

¹⁷ A.C.M.C.U., “Registro de salida de oficios desde 1º de julio de 1882 a 31 de agosto de 1885”, 15 de diciembre de 1882.



Distrito no estuvo en uso, ni se conoce, el arte de pesca denominado Boliche, como tampoco los artes que a él se asemejan”¹⁸.

ANOS	TRIMESTRE	1	2	3	4	5	6	7	8	9	VELA	VAPOR
1908	1º	18	142		340		180	154			58	2
1908	2º	25		12	84	25					39	2
1908	3º	18		12		12					56	2
1908	4º	18		12	260			150			76	2
1909	1º	18			260						21	2
1909	2º	18			260	372				48	76	9
1909	3º	18		21			64				38	9
1909	4º	18	80	21	360		64	110			156	9
1910	1º	18	80	12	160						62	
1910	2º	18	80	12	360	240					92	9
1910	3º	18	140	12			7	140	5		101	9
1910	4º	13	120	20	10		4	120				
1911	1º	10	90	12	10			85			52	
1911	2º	10	40	16		360		40	4		61	9
1911	3º	11	300	18		360	7	150	70	12	70	9
1911	4º	10	360	8	10			150		12	63	10
1912	1º	10	360	18				150		9	56	
1912	2º	5	100	18		370		100	25	12		
1912	3º	13	260	20		370	7	130	100	12	67	
1912	4º	13		20	5		7	120		12	69	
1913	1º	11	260	21	5			150		12	61	5
1913	2º	4	120	21		400		100	30	12	69	5
1913	3º	13	200	19		370	7	120	120	13	66	7
1913	4º	13	150	20	8		3	110		15	65	8
1914	1º	14	200	20				100		12	64	8
1914	2º	10	150	20		400		100	100	15	64	7
1914	3º	15	150	25		400		150	120	15	69	7
1914	4º	15	150	23	7			150		16	69	7

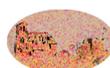
1: Trasmallos 6: Curricanes
 2: Cordeles 7: Poteras
 3: Boliches 8: Nasas
 4: Palangres 9: Cercos
 5: Redes

(Fuente: Anuarios de pesca y estadística de la Marina).

Los anuarios de pesca publicados entre los años 1909 y 1915 señalan (ver cuadro anterior) que, todavía con predominio abrumador de los viejos barcos tradicionales de vela y remo, entre los sistemas de pesca más comunes de los pescadores de Castro Urdiales estaban los trasmallos, cordeles, boliches o bolinchis, palangres, redes, curricanes, cercos, poteras y las nasas para mariscos¹⁹. Parece muy claro que su número y variaciones estacionales y anuales estaban muy en función de la demanda y necesidades de las fábricas conserveras.

¹⁸ Ibidem, 30 de marzo de 1884.

¹⁹ Según el Anuario de pesca del año 1914 el valor aproximado de cada uno e Castro Urdiales era: curricán: 68 pesetas, red: 125, boliche: 1000, trasmallo: 1120, potera: 1,25, cordel: 5, nasa: 6, cerco: 1250, lancha mayor: 3500, trainera: 800, bote: 400, y barco de vapor: 9000.



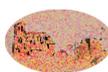
En gran parte de la cornisa Cántabra desde de principios del siglo XX empezó a difundirse el *jeito*, parecido al tradicional *xeito* gallego y las antiguas redes sardineras. Pero la novedad estaba en el menor tamaño de los paños y en la baratura de su cote. En detrimento de cercos y bolinches, se extendió bastante entre las embarcaciones de menor tamaño²⁰. También como novedad de cierta importancia cabe señalar la progresiva sustitución del lino y cáñamo en la confección de las mallas por algodón, proveniente en la mayoría de las ocasiones de almacenes de San Sebastián, Barcelona y sur de Francia.

Pero, continuando con el proceso iniciado sesenta años antes, no cabe duda que entre los sistemas y artes de pesca los *cercos de jareta* jugaban un papel estelar. Con dos variantes, el *bolinche*, casi rectangular, y el *cercos*, con formas más trapezoidales:

“En todos los casos el fin último era cercar majales de especies pelágicas. En todos los casos las maniobras eran las mismas: largar la red por el costado de babor y contra corriente al tiempo que la embarcación trazaba un cerco alrededor del pescado, después de lo cual se procedía a halar de la jareta hasta cerrar el arte por abajo y formar un bolso del que no se podía escapar la pesca. Ahora bien, en absoluto era igual el procedimiento de búsqueda... R. Santamaría, con su habitual minuciosidad, llegó a describir hasta cuatro procedimientos distintos: el que implicaba la utilización de raba para provocar la ascensión y congregarse en la superficie el mayor número de individuos del cardumen; el más efectivo de la “manjúa”, consistente en buscar a los delfines (tollinos, tolinos, toínos, según los puertos), pues estos cetáceos en su voracidad acorralaban en grandes masas cercanas a la superficie al pescado, haciendo entonces más fácil y abundante la captura; el denominado “a la ardora”, que aprovechaba la fosforescencia del pescado en las noches sin luna, fosforescencia que permitía discernir el banco de peces y su posterior cercamiento; y, por último, también en la noche, el que se ejercitaba mediante la luz artificial que emitía un “tancredo” (tina en forma de cono que en su parte superior llevaba un farol con una vela encendida dentro), la cual atraía la pesca a la superficie”²¹.

²⁰ Ansola, ob. cit., p. 217.

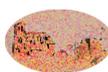
²¹ Ibidem, pp. 216 y 217.

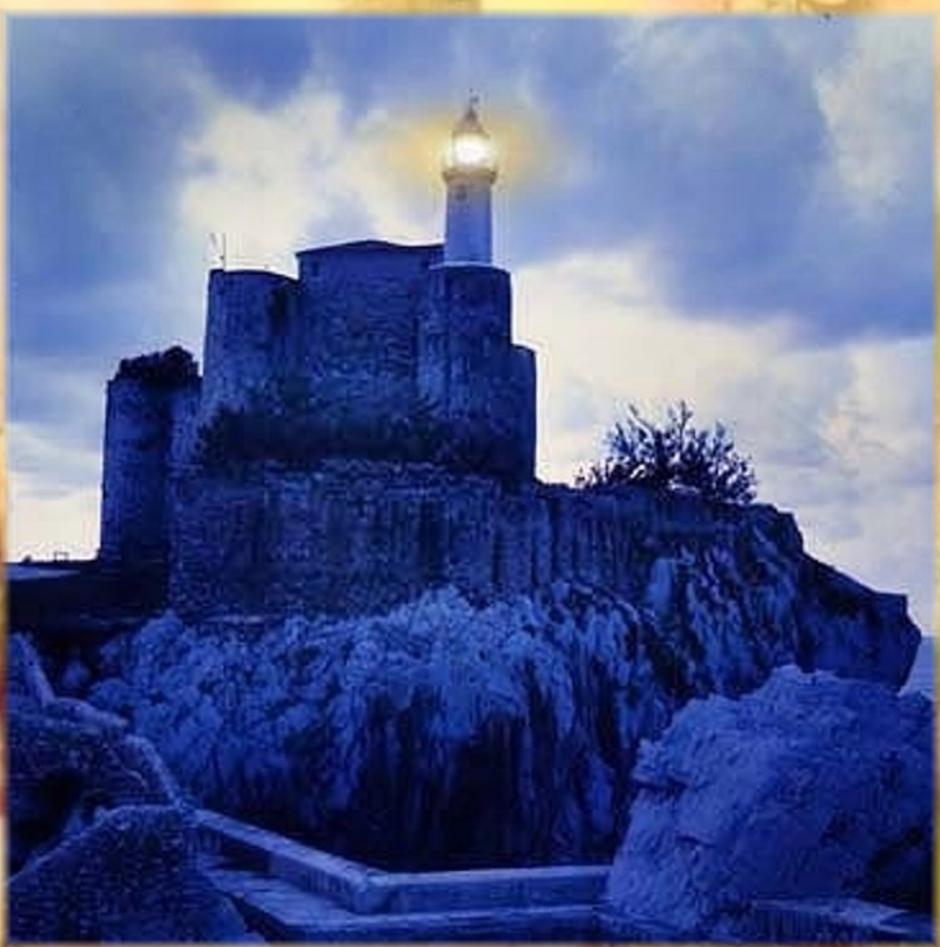


Entre los meses de mayo y agosto, época en que la sardina se desparramaba con poco movimiento por toda la costa y sobre todo en las salidas de las rías, se pescaba con el sistema de *macizo*: primero, para provocar la congregación de la pesca, los pescadores echaban carnada sobre el agua²²; y luego, como en el resto de los cercos, largaban la red en rodeo y procedían después a sacar el copo. Con el paso de los años y la aparición de los barcos de vapor en las faenas pesqueras, surgieron ciertos problemas y diferencias en este sistema. La “Junta de Pesca local de Castro Urdiales” se reunía el 30 de enero de 1930:

“(...) con objeto de remitir informe acerca de la conveniencia de prohibir el hémelo de botes para auxiliar las faenas de la pesca en la operación llamada de “macizar” en las provincias de Santander, Vizcaya y Guipúzcoa (...). Siendo parecer de esta Junta que el acceder a lo solicitado solo puede convenir y aprovechar a las traineras a motor a las que pos su escaso calado, pequeño porte y movilidad baste un solo bote porque ellas mismas pueden auxiliar el macizado, lo que no pueden realizar los vapores, impidiéndoselo su porte y calado y necesitando como consecuencia dos botes. Es un gran error el afirmar que el empleo de los dos botes no compensa el gasto de carnada, pues si así fuere no sería necesario solicitar su prohibición, sino que los mismos armadores y tripulantes interesados igualmente en ahorrarlo porque a ambos afecta económicamente su gasto, no lo utilizarían. Lo cierto es que, a veces, es suficiente un bote, otras las más, se necesitan dos; y, ocasiones hay en que serían necesarios más para aprovechar la pesca que se presenta. Tampoco es admisible la afirmación de que el empleo de dos botes obliga a tener mayor número de tripulantes, porque los dos marineros que tripulan el bote que se trata de suprimir son necesarios luego a bordo del vapor para halar el arte y atender las demás faenas, pues o hay que olvidar que el peso de un cerco se puede calcular en unos 390 kilogramos con una longitud de 140 metros. Ahora los dicho, (...) con las dotaciones reducidas, es necesario pedir el auxilio de las embarcaciones que se encuentran en las inmediaciones cuando se presenta un buen lance de pesca, por ser insuficiente la tripulación de un solo barco para aprovecharla. No

²² Los periódicos de Castro a comienzos del siglo XX empezaban a sacar anuncios como el siguiente: “RABA ARTIFICIAL. Ya en uso en la ría de Vigo con positivos resultados, sustituye con ventaja a la de Noruega. Se vende a precios muy arreglados. Para pedidos e informes dirigirse a don Benigno Barreras, Vigo”. L.I.C., 28 de octubre de 1905.





cabiendo duda que para las faenas indicadas se maneja mejor y saca más provecho el que lleve mejor barco y tripulantes completos. Ahora bien en la provincia de Santander, en general, hay hoy suficiente número de marineros para cubrir las tripulaciones, ocurriendo lo contrario en Vizcaya donde difícilmente se consigue completarlas por preferir sus hombres otros oficios y ocupaciones. Por otra parte las costumbres difieren esencialmente en una y otra provincia pues en gran parte de los puertos vizcaínos corre a cargo del armador el consumo de la raba, mientras que en esta provincia este gasto afecta al monte mayo, interesando su buen empelo por igual a armadores y tripulantes, pues no debe perderse de vista antes de dictar una disposición que tan gravemente puede afectar a los vapores privándole de uno de sus medios de defensa que el coste de uno de estos es de 25 a 30 mil pesetas, que tienen de gasto diario su maquinista y fogonero que no van a la parte, y que siempre que enciende tiene un gasto mínimo diario de 80 pesetas capture o no pesca. Y que el coste de una motora es de 5 a 8000 pesetas que no tiene consumo cuando está parada y que su gasto en actividad es de 25 pesetas diarias. Por las consideraciones expuestas y teniendo en cuenta que el uso de dos botes, el gasto de más o menos raba y el que sean mayores o menores las tripulaciones de las embarcaciones dentro de los límites de seguridad es cuestión de índole privada... ”²³

El procedimiento de *a la ardora*, para la pesca de sardina y mucho más para el bocarte, se practicaba sobre todo a comienzos de las costeras, cuando las especies se aproximaban sobremanera a las zonas costeras de menos calado y arenosas. Los barcos se acercaban hasta las presumibles áreas de pesca poco antes del anochecer. Una vez llegados, los pescadores empezaban a golpear el agua con una piedra de gran volumen; lo que ocasionaba una especie de nerviosismo generalizado entre los peces: se movían, chocaban entre sí, y provocaban una fosforescencia, que a su vez funcionaba como señal muy visible de localización para largar con precisión la red. En una especie de batalla pedagógica, así describía el procedimiento la prensa castreña en el año 1910:

“La pesca a la ardora.- Del documento publicado por la Unión de Fabricantes de Conservas tomamos la parte en que

²³ A.C.M.C.U., “Copias de actas de Juntas celebradas en la Ayudantía”, 30 de enero de 1930.



el cabo de mar de la Comandancia de Santander, D. Benigno Rodríguez, explica los inconvenientes de la pesca *a la ardora*. Hay que advertir que D. Benigno Rodríguez, es agregado como elemento de valía a una comisión técnica, y pensionado por el Ministerio de Marina por su descripción de esa clase de pesca.

“Hace años se usaban en este puerto varias redes con distintas mallas, según la clase de sardina, que se presentaba, y por eso tenían distintos nombres los mismos que hoy aplican a la pesca, siguiendo la costumbre antigua.

Así como hoy tienen las Sociedades de pescadores, atalayeros encargados de izar en la vela una bandera que sirva de señal o aviso, a fin de regresar a tierra las embarcaciones, bien por mal tiempo, o por otras causas relativas a la pesca, entonces, y para no ahuyentar la sardina que es muy asustadiza, la señal que ponían era la siguiente.

Poder pescar desde el amanecer hasta la puesta del sol solamente, regresando a esa hora al puerto, y nadie se atrevía, por ningún concepto ni pretexto alguno, a tender una red durante la noche, por los perjuicios grandísimos que causaba a la pesca; tal era el miedo que ya tenían los antiguos a la fosforescencia producida por las redes al tenderse en el mar de noche.

Pues bien, hoy sucede lo contrario, porque salen del puerto por la tarde y tienden las redes desde el anochecido hasta que amanece, embarcándolo todo y labrando con ello su propia ruina.

Estas artes al moverse producen en el agua una serie de líneas cruzadas que alumbran una buena distancia en su alrededor.

Pues bien, no conforme con esta prueba hice otra observación desde una de las embarcaciones, y aquí es desde donde se aprecia bien la verdadera fosforescencia, puesto que una red tendida y que sus plomos estén a una cuarta de distancia del fondo, alumbra éste tanto que se ven perfectamente las piedras que allí haya; y para que se vea el daño tan grande que causan, no solo a la sardina, sino también a los demás peces, basta decir que así como la luz en otras naciones sirve para traer hacia ella la pesca, con la fosforescencia de las redes pasa con una velocidad tremenda, y aquí está el verdadero perjuicio, porque la pesca que cogen no es voluntaria, como ocurriría si estos artes se tendiesen de día, sino obligada, y por tanto forzosa, y así he podido comprobar durante tres años



consecutivos que, donde se tienden las redes de noche, a la mañana siguiente, ni en unas cuantas más, no solo no se pesca sardina, sino que tampoco se logra pescar esta clase de peces, porque todos huyen de aquel sitio por el embalo que producen estos artes.

Al tenderse en noche oscuras, sobre todo con vientos del tercero y cuarto cuadrantes, producen lo que los pescadores llaman ardores, que no es otra cosa que la fosforescencia de las aguas, producida en su mayor parte por las próstatas de unos microbios llamados nóctilueos millares y penducinos glóbulos gelatinosos transparentes, de los cuales se cuentan más de 800 en un solo centímetro cúbico de agua, y a la cual contribuyen también varias materias orgánicas fosforescentes. Esto puede verse perfectamente en noches oscuras dentro de una dársena o en cualquier punto de la costa tirando una piedra o haciendo algún movimiento en el agua con cualquier objeto.

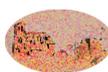
Para apreciar bien el efecto producido por la fosforescencia en estas redes, me subí algunas noches a un monte de este puerto, que está situado a la orilla del mar y a una altura de 150 metros sobre el nivel del mismo, y desde allí contemplé perfectamente el espectáculo tan tremendo que presentan las embarcaciones moviendo sus redes constantemente y que parecen iluminadas, pero con una luz muy distinta a la que tienen en sus faroles blancos.

Indudablemente que así tiene que ser, puesto que a la pesca en el mar le sucede lo que a los pájaros en tierra; porque cuando se aproxima el alba, según le ocurre a aquellos en el campo, empieza a subir del fondo a la superficie saltando en el agua de un lado para el otro.

Científicamente parece que no se demuestran los perjuicios que pueden causar estas redes, pero prácticamente se ve que ahuyentan la sardina en forma tal, que desaparecerá del todo si no se evita el tendido de noche.

De los datos y observaciones expuestos en esta segunda parte se deduce, que las causas que motivan la desaparición de las sardinas, son la persecución constante de que es objeto en estas costas, por los diferentes artes empleados para su pesca”²⁴.

²⁴ L.I.C., 20 de febrero de 1910, año III, n°. 577.





El sistema a la *ardora*, cuyo origen muy probablemente hay que buscar en las costas vizcaínas en la segunda o tercera década del siglo XIX, utilizaba redes de gran tamaño, las más grandes de todas las de cerco, y fue considerado por muchas cofradías como muy nocivo. Juzgaban que las redes, al faenar tan cerca de la costa, degradaban casi como un arrastre los fondos. Lucharon por su prohibición, pero la orientación cada vez más liberalizadora de los gobiernos españoles mantuvo como legal este sistema de pesca.

Pero, por otra parte, La pesca a la *ardora* siempre resultó una modalidad muy productiva, en la que en cada largada se conseguían grandes cantidades de pesca. Pero, a pesar de las buenas perspectivas, en cuanto a mayores cotas de pesca, que teóricamente tenía, la *ardora* presentaba algunos graves inconvenientes. El más importante: los violentos choques de sardinas y anchoas contra la red y entre sí provocaban que la pesca presentara en la mayoría de las ocasiones síntomas claros de deterioro. Por otro lado, con este procedimiento se capturaban peces muy pequeños; tanto, que en muchas ocasiones sólo servían para vender a precios bajísimos a las fábricas de harina y abonos de pescado, o simplemente se volvían a echar ya muertos al agua.

Además, otro problema añadido era el de la seguridad de barcos y pescadores. La navegación a oscuras, o con muy poca luz, desembocaba en multitud de ocasiones abordajes entre las numerosas traineras que se acercaban a las zonas de pesca, con el resultado de funestos y graves accidentes.

Cuando avanzaba la costera, y sardinas y bocartes se dispersaban por la costa, comenzaba la pesca con el procedimiento denominado de *manjúa*. Modalidad en la que era esencial la ayuda de los delfines o *toínos* (toninos). Los pescadores se valían para rodear al banco del momento en que estos mamíferos hacían huir a los peces ascendiendo hacia la superficie. Verdaderos compañeros y aliados los delfines; por lo que no resulta nada extraño ver publicada esta noticia en el año 1903 en la prensa:

“**Noticias:** Los pescadores de Santander se lamentan de que algunos compañeros de faenas den muerte a los tollinos, pues sabido es que estos peces ayudan a los marinos en la pesca de la sardina y abocarte levantando esta a flor de agua y, sirviéndoles además de guías para buscar la pesca. Es de suponer que por las autoridades de Mariana se impondrá el merecido correctivo a los que, contraviniendo las



disposiciones vigentes, se dedican a la pesca del tollino, pues según nuestros informes está prohibido desde hace tiempo. Sirva esto como ejemplo a los pescadores de Castro que ya empiezan a lamentar las consecuencias de las persecuciones de los pollinos, sus verdaderos protectores para la pesca de la sardina²⁵.

Con el lanzamiento de piedras los pescadores espantaban a los toinos para que escaparan²⁶, e inmediatamente procedían a hacer la tirada con el cerco. Luego, hecho ya el copo, se halaba hasta la embarcación.

Sin embargo, técnica e históricamente lo más significativo de este sistema de la *manjúa* estuvo siempre en los grandes conflictos que solía generar: verdaderas luchas entre los barcos una vez localizado el banco, por ver quien llegaba primero para lanzar el cerco; o auténticas batallas navales surgidas cuando, estando ya una embarcación, llegaba otra y su patrón intentaba también lanzar sus redes.

No muchas, por la precariedad de fuentes históricas que han quedado en Castro, pero algunas significativas pruebas documentales de estos problemas nos han quedado en los legajos de la Ayudantía de Marina:

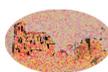
“Aniceto Laya patrón de la trainera Jesús Nazareno (...) manifestando que en el abra de Laredo como a seis millas de la costa embistió la embarcación causándole averías; otra de Santoña, patrón un tal claudio, natural de Vizcaya, cuyo apellido ignora el recurrente, pero para mayor escarnecimiento, declara que la embarcación aludida es propiedad de un tal Bautista de oficio tabernero en esa localidad”²⁷.

Con el paso de los años, los pósitos y sociedades de pescadores, a fin de evitar todos estos roces y altercados, obligaron a formar *compañías* a los barcos-traineras que llegaban a una manjúa en tiempos parecidos. Pero, a pesar de todo, los enfrentamientos nunca desaparecieron. Es más, el hambre de pesca cada vez mayor con el paso del tiempo los acentuó:

²⁵ L.I.C., 19 de abril de 1903, n.º. 221.

²⁶ Si todavía quedaba algún delfín dentro del cerco, entonces se sacrificaba con arpones e inmediatamente era sacado de la red.

²⁷ A.C.M.C.U., “Registro de salida de oficios desde el 1º de julio de 1882 a 31 de agosto de 1885”, 10 de abril de 1884.



“El patrón Aniceto Laya de la trainera nominada Jesús Nazareno perteneciente a este puerto, se presentó hoy en la oficina de esta Ayudantía, manifestando que anteaer 29 una embarcación de Santoña, patrón vizcaíno, natural de Lequeitio, cuyo nombre no recuerda, estipuló con la suya el producto de la pesca; acuerdo que no se ha llevado a cabo. La pesca de la trainera de Santoña fue vendida en esta villa, y la cantidad resultante se halla en poder de un tal Rivero, que se niega a entregar dinero alguno sin orden de los vendedores de aquella. La embarcación aludida, dice el recurrente que es propiedad de un tal Pelín, muy conocido en esa localidad”²⁸.

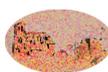
Con la intervención de las autoridades superiores de Pesca Marítima, y recogiendo casi todas las normativas gremiales anteriores, desde comienzos del siglo XX se promulgaron bastantes reglamentos para la pesca a la *manjúa*. En todos ellos era de obligado cumplimiento la formación de una *compañía* cuando, estando pescando el primer barco y no hubiera completado totalmente el cerco, llegaban otras lanchas hasta el banco de peces. La *compañía* o asociación entre las embarcaciones perduraba hasta la llegada a puerto; momento en que había que repartir todo lo capturado a partes iguales²⁹.

Casi a modo de curiosidad, pero no exento de importancia para el devenir de las faenas pesqueras, se puede señalar que si los delfines fueron siempre fieles aliados de los pescadores en los lances de la *manjúa*, también más habitual de lo deseado resultó la presencia de peligrosos depredadores. Los *taurones* y *arguajes* eran calderones capaces de acercarse tremendamente a la costa, y de despedazar con voracidad insaciable los bolsones de sardinas y anchoas de los cercos. En muchas ocasiones se intentó ahuyentar a estos animales con disparos, dinamita y hasta con la presencia de lanchas cañoneras de la Marina de Guerra. En el año 1934, el corresponsal en Castro de un periódico de la capital de Vizcaya reseñaba esta curiosa crónica:

“La lucha contra los arguajes. Los colegas Quillo de Santoña y Saloc de Laredo, en el “Noticiero Bilbaíno” y “El Diario Montañés”, respectivamente, se ocupan estos días de la

²⁸ Ibidem, 31 de marzo de 1884.

²⁹ Reglamentos de *manjúa* fueron promulgados y editados en cartillas en los años 1902, 1906, 1907, 1908 y 109. Una de las últimas, “Reglamento único para la pesca de la Manjua en las provincias de Asturias, Guipúzcoa, Santander y Vizcaya” (19141), es reproducida en el apartado final de apéndices documentales de este trabajo.



lucha contra los dañinos taurones o argujes y se lamentan al mismo tiempo del poco eco que dicha campaña tiene entre los demás corresponsales de Prensa del litoral cantábrico. Se han quedado solos en dicha campaña, dice “Saloc”, refiriéndose a él y a “Quillo”.

Si así es, es bien lamentable por supuesto. Pero tengan en cuenta ambos compañeros que desde hoy cuentan con otro paladín de la causa. Nosotros nos ponemos en pie también para arreciar en la briosa campaña por ellos emprendida sobre un motivo de tantísima trascendencia como es el de la desaparición de la plaga de argujes, para nuestros pescadores.

¡Ah si todos nuestros compañeros asturianos, montañeses y vascos de puerto de mar secundasen la campaña!

Quizá el grito unánime de todos unidos fuese más eficaz ante los poderes públicos, que tomarían en consideración nuestras quejas, que son precisamente las de todos los pescadores del Cantábrico.

Con la llegada de la sardina los argujes harán su aparición nuevamente. Eso no hay que dudarlo.

Pues bien, con la aparición de estos dañinos animales marinos la intranquilidad en el pescador renacerá, pues el recuerdo de costeras anteriores no es fácil de olvidar: redes rotas por invasión de esos bichos; pérdida, por lo tanto, de toda la pesca cercada e inutilización del arte cuyo coste es de buenos miles de pesetas.

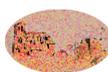
Y los armadores se desesperan con tantas pérdidas y los pescadores mismos se desaniman al ver todo su trabajo destrozado por los terribles escualos.

Las autoridades marítimas deben ser las primeras en hacerse eco de nuestra campaña ¿Lo harán?

Desde luego que ya el año pasado se han mandado fusileros que desde las mismas embarcaciones pesqueras se han dedicado a la destrucción de los taurones, pero en la práctica se ha demostrado que tal procedimiento es nulo completamente.

¿No hay otro procedimiento más eficaz?

Por nuestros compañeros anteriormente indicados se insinúa un remedio al que auguran éxito descontado. Se trata de una fórmula puesta en práctica por un farmacéutico laredano, el cual garantiza la extirpación total de los indicados animales,





logrando efectos inmediatos, pues así lo ha conseguido en unas pruebas particulares que hizo.

Las autoridades marítimas deben ponerse al corriente de este procedimiento para la desaparición de los voraces arguajes, y hacer una prueba oficial de ellos, y si esta resultare de efectos seguros poner en uso el citado procedimiento. Y si no es este precisamente, otro, el que sea, pero que ellas, las autoridades, demuestren interés en el asunto, ya que son los más indicados para ello, pues nosotros y por nuestra pluma los honrados pescadores no pedimos otra cosa que justicia”³⁰.

En general, tal como podemos venir apreciando, nos encontramos en un período en el que las novedades técnicas en las formas de pescar no fueron abundantes. Sobre todo, en lo que se refiere a sardinas y anchoas, las modalidades son las mismas de las mejores décadas del siglo XIX; aunque ahora utilizadas cada vez mas intensivamente. También lo podremos comprobar más minuciosamente más adelante, el hambre de pesca, sobre todo sardinas y cada vez más anchoas para la fábricas conserveras, se convirtió en auténtica obsesión. Por eso no tiene nada de raro que algunos imaginativos personajes intentaran diseñar nuevos aparatos y formas de pescar. Esto es lo que ocurrió en el año 1904 con el curioso invento del castreño Pedro Suárez:

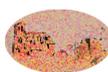
“El asunto relacionado con el aparato inventado por el señor Suárez para pescar sardina, reviste también una importancia grandísima en lo que a solucionar la crisis se refiere.

Expuesta la idea por nuestro compañero señor Serrucha en el Teatro-Circo aun no hace muchos días, la junta directiva de la “Asociación Mercantil e Industrial” castreña, de acuerdo con el presidente del Gremio de Pescadores, convocó a los patronos de traineras a una reunión que tuvo lugar el jueves último por la tarde en el local de la Venta.

El señor Suárez dirigió la palabra a los pescadores diciendo:

“No creáis que me conceptúo más sabio que vosotros al daros idea de la forma de mi invento. Pero creo que una idea puede ocurrírsele a cualquier persona de la misma manera que se me ha ocurrido a mí, que en el arte de pescar sardina, sé menos que vosotros”.

³⁰ E.P.V., 11 de mayo de 1934.



Luego explicó las grandes ventajas que reunía su aparato, dando idea de la forma en que debe largarse al mar, e hizo algunas advertencias para demostrar que puede pescarse la sardina aun cuando sea gruesa y tenga mucha picardía.

Nadie hizo observaciones para decir que el aparato podía ser deficiente. Por el contrario, algunos patrones temían que con él pudiera pescarse demasiada sardina y bajaran los precios considerablemente, pero otros, en cambio se mostraron dispuestos a poner cuantos medios se hallasen a su alcance para hacer las pruebas.

No desmaye pues el señor Suárez por el temor que en un principio puedan abrigar algunos pesimistas. La historia de los grandes descubrimientos científicos, nos enseña los grandes inconvenientes con que los sabios han luchado en todas las épocas.

Además, según nuestros informes, las pruebas han de realizarse tan pronto como llegue el omento oportuno.

Es un gran error de apreciación creer que la abundancia de pescas puede ser un inconveniente, y menos cuando el invento del señor Suárez tiene por principal objeto pescar la sardina cuando está recelosa.

No cabe pues, la menor duda de que la abundancia de pescas constituye nuestro bienestar y ahora que la gran escasez nos hace sufrir sus consecuencias funestísimas, es la ocasión más propicia para poder apreciar que, cuando las pescas abundan, nadie lo pasa mal en nuestro pueblo”³¹.

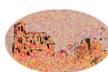
“Se están ultimando los trabajos para preparar el aparato para pescar sardina, inventado por nuestro estimado amigo el presidente de la Sociedad de Lateros don Pedro Suárez, y de cuyo invento ya nos hemos ocupado varias veces en este semanario.

Tan pronto como se terminen estos trabajos que, será muy en breve, se llevarán a cabo las pruebas del aparato referido”³².

La utilización, en general, cada vez de más redes en busca de sardinas y anchoas y, además, cada vez de mayores dimensiones, ocasionó más de un serio problema al propio Ayuntamiento. Durante muchos años, como tenderos de las redes los pescadores utilizaron los nuevos terrenos

³¹ L.I.C., 21 de febrero de 1904, Año VII, n.º. 265.

³² L.I.C., 17 de julio de 1904.



ganados a la mar con la construcción del muelle de Eguilior. Pero, las cosas tuvieron que cambiar a partir de 1914:

“El señor Merino propone que se invite al Presidente del Gremio de pescadores de esta localidad, para que de acuerdo con el Señor Alcalde y de la Comisión de Policía Urbana busquen sitios adecuados, que pudiera ser la Atalaya, para establecer los tendaderos de redes que en la actualidad ocupan el nuevo muelle, y que en el lugar que se designe se marque a cada uno un trozo de terreno para el establecimiento de su respectivo tendadero, y que el mismo Presidente del Gremio de Pescadores vea el medio de retirar las lanchas que están sobre el muelle, Plaza y otros puntos...”³³.

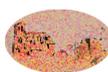
“El Señor Alcalde dio cuenta a la Corporación de que en la reunión celebrada el día diez y nueve del corriente con los patrones de lanchas dueños de redes, haciéndoles saber el acuerdo de este Ayuntamiento relativo a retirar los tendaderos de redes que tienen clcados en el Muelle o terreno de los bloques, solicitaron se suspenda la ejecución de ese acuerdo durante la temporada de la pesca de la anchoa, en su vista los Señores Concejales acuerdan suspender el cierre de los terrenos del nuevo muelle durante la temporada de la pesca de la anchoa sin perjuicio de depositar en ella la tierra y escombros que extraigan de las calles de Linares Rivas y Melitón Pérez del Camino por ser de absoluta necesidad”³⁴.

Otro problema, mucho más sustancial que las anteriores curiosidades, fue el de las prácticas fraudulentas en las formas de pescar. No era nada nuevo. Desde tiempos medievales siempre hubo pescadores que ocultamente a veces faenaban de forma ilegal. En definitiva: algo casi consustancial con la propia actividad. Ahora, ya en el siglo XX, las cosas no cambiaron; solo que casi siempre eran los boteros los sospechosos:

“1901: El jueves por la mañana, el cabo de mar de este puerto, cumpliendo órdenes terminantes del nuevo señor Ayudante de

³³ A.M.C.U., L. 42, Actas, 15 de abril de 1914.

³⁴ A.M.C.U., L. 43, Actas, 22 de abril de 1914.



marina, recogió las redes de arrastre que cerca de la entrada tenían algunos tripulantes de botrinos.

Aplaudimos esa determinación y esas energías, que tienden a fomentar la cría de la pesca, y que a nadie, precisamente interesa más que a los mismos que imprudentemente intentan aniquilarla”³⁵.

Si en siglos anteriores fueron las propias autoridades gremiales las responsables de combatir y castigar las pescas fraudulentas, ahora, convertida la cofradía de San Andrés prácticamente en una mutualidad de pescadores, el peso de la vigilancia recayó prioritariamente en la figura del Ayudante militar de Marina del Puerto:

“1905: Llamamos la atención del Señor Ayudante de marina sobre una denuncia que se nos ha presentado relativa a que varios pescadores, contraviniendo las órdenes dadas por la Ayudantía de Marina, vienen echando el arte de tres paños entre boyas, en la ensenada de Urdiales y aun en la boca del puerto”³⁶.

No obstante, desde muy pronto el Ayudante de Marina encontró el apoyo de la *Junta local de pesca*³⁷. Los principales patrones de Castro, siempre bajo la presidencia del Ayudante, solían elevar propuestas a los órganos oficiales muy parecidas a estas del año 1909:

“Hicieron uso de la palabra Don Miguel Goitia y Don Dionisio Martínez, los cuales expresaron la conveniencia de que por la Superioridad quedase prohibida durante la noche la pesca de la anchoa con redes, en toda la costa cantábrica, a causa de espantarse los peces por la fosforescencia que las dichas producen en las aguas (...).

³⁵ L.I.C., 3 de febrero de 1901, Año IV, n.º. 107.

³⁶ La Gaceta de Castro, 26 de agosto de 15, n.º. 34.

³⁷ “El día 8 del corriente y en el local de la Venta, a presencia del celoso Ayudante de Marina don Ángel Ramos Izquierdo y Vivar fueron nombrados por votación los vocales y suplentes que han de representar en las Juntas de pesca del distrito las distintas agrupaciones conforme a lo dispuesto en el Reglamento de pesca marítimo.

Fueron elegidos por mayoría vocal y suplente respectivamente los señores siguientes:

Sardineros.- Don Miguel Goitia y don Eustaquio Cuesta.

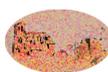
Besugueros.-Don Vicente Gainza y don Jesús Hierro.

Boniteros.- Don Delfin Martínez y don Nicolás Lechuiguera.

Boteros.- Don Vicente Ayarza y don José Iaza.

Celáreas.- Don José Garma y don Félix Garma.

Fabricantes.- Don Claudio Echeverría y don Venancio Rivero”, L.I.C., 14 de enero de 1912, n.º. 676.





En votación unánime de la Junta se acordó además rogar al Gobierno que ordene o se admita para ancho de malla en el paño central del arte trasmallo, una abertura de la misma que sea inferior a 40 milímetros; dándose el plazo de un año de tolerancia a las artes de esta clase que en la actualidad no cumplan este requisito tan necesario para la conservación de las especies que en ella se enmallan... ”³⁸.

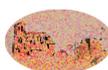
La Junta, ayudaba a las autoridades de la Marina y emitía sabrosos informes y peticiones. Muchos de ellos sumamente ilustrativos sobre los principales problemas de las faenas pesqueras, así como de las tendencias a rebasar las normativas legales:

“1906: En Castro Urdiales a tres días de noviembre de mil novecientos seis, reunidos en la Ayudantía de Marina bajo la presidencia del Sr. Ayudante de este Distrito los patrones de pesca Jesús Barquín, Ambrosio Bedialauneta, Jesús Cortazar (...), comunican: 1° Que las artes de arrastre en general deben ser prohibidas dentro y fuera del puerto. 2° Que el trasmallo se permite sólo empleado como red fija y fuera de los sitios permitidos para la navegación. 3° Que las sedeñas, mancarrones, rastrillo y demás artes (...) son desconocidos en esta localidad (...). 4° Que la traina se permite en las playas bravas durante los meses de septiembre a mayo inclusive también durante la noche pero no bajando la dimensión de la malla de los 26 milímetros ni tampoco el alto pase de 110... ”³⁹.

“1911: En sesión celebrada en doce de mayo actual por la Junta de Pesca de este Distrito marítimo, cuyo organismo es la más genuina representación oficial de la clase pescadora y cuyos vocales son los representantes de las industrias pesqueras elegidos por la clase pescadora y las demás industrias de pesca, se acordó por unanimidad además de protestar contra el proyecto de desagüe de aguas turbias procedente del lavado de minerales en la ensenada de Dícido y de solicitar del Gobierno se gestione el ensanche de la zona de pesca hasta las 20 millas, lo siguiente: Sometido a discusión la conveniencia de establecer un límite referente al tamaño mínimo que debe tener la sardina y anchoa pescada,

³⁸ A.C.M.C.U., “Juntas de Pesca, Actas, desde 30 de agosto de 10...”, 18 de mayo de 109.

³⁹ A.C.M.C.U., “Copias de Actas de Juntas celebradas en la Ayudantía”, 3 de noviembre de 1906.



se acordó por unanimidad y analogía con lo reglamentado en otros Distritos marítimos que dichas especies tengan el tamaño mínimo de diez centímetros, y cuando sea necesario proveerse de ellas en tamaño menor con destino a carnadas el Presidente del Gremio de Pescadores solicite de la Autoridad de Marina el permiso de la cantidad que sea suficiente para el objeto indicado; siendo multados los infractores”⁴⁰.

⁴⁰ A.C.M.C.U., “Registro de salida desde 12 de mayo de 1909 a 6 de septiembre de 1912”, 16 de mayo de 1911.





3

¡GUERRA AL ARRASTRE!

En las últimas décadas del siglo XIX vio la luz en las costas inglesas una nueva modalidad de faenar, que acabaría llevando a gran parte de la pesca europea hacia un modelo plenamente industrial y capitalista: el arrastre con barcos de vapor. Este tipo de pesca tan intensiva llegó al litoral Cantábrico, y en concreto a la costa vasca, a principios de los años ochenta⁴¹. Después de la catastrófica *galerna del 20 de abril de 1878*, en la que murieron dos centenares de pescadores vascos, el comerciante donostiarra Ignacio Marcador ofreció el uso de un barco de vapor dedicado hasta entonces a actividades comerciales, para remolcar a las lanchas besugueras hasta las zonas tradicionales de pesca y su posterior regreso a puerto. Planteaba en un principio una simple acción humanitaria para proteger a los pescadores de los riesgos de la mar, siempre en peligro al ir a caladeros lejanos con frágiles embarcaciones de vela y remo⁴². Mercader comenzó a llevar a la práctica este plan de protección en la misma costera del invierno de 1878/79, cuando remolcó a 8 lanchas mayores del puerto de San Sebastián.

Un poco después este armador donostiarra se desplazó hasta puertos ingleses y franceses del canal de la Mancha, con la intención muy clara de observar y estudiar técnicas pesquera y tipos de barcos. Al finalizar el periplo encargó la construcción a David Allan, en Leith, de lo que sería el primer barco de vapor arrastrero de la costa del Cantábrico, el *Mamelena*: casco de 40 toneladas y maquina de vapor de 80HP, capaz de tirar de redes de arrastre similares a las utilizadas en el Mar del Norte. Mercader pidió oficialmente permiso para faenar al arrastre con este barco en 1880, a la vez que encargaba a los astilleros ingleses la construcción de un segundo Mamelena. Estos primeros barcos, a los que siguieron luego otros hasta llegar a doce en el año 1901, continuaron remolcando y auxiliando a las

⁴¹ Barkham Huxley y López Losa (1984).

⁴² Erkoreka y Salmerón (1998).



tradicionales lanchas besugueras; pero, al finalizar la costera del besugo, se ponían, sobre todo buscando merluza, a faenar con las redes de arrastre. El éxito fue tan evidente, pese a que hubo que buscar marineros familiarizados con las nuevas técnicas en las costas españolas del Mediterráneo, que en el mismo puerto de San Sebastián se creó en el año 1899 otra compañía arrastrera: *Otermin y Cía*.

Casi desde un principio surgió un verdadero clamor en contra del arrastre entre los puertos que practicaban la pesca tradicional y artesanal. Protestas ante el Gobierno de la Nación generalizadas, muy visibles desde el año 1895; momento en que se empezó a responsabilizar a estas nuevas redes barrederas del descenso en las capturas del besugo y merluza. Acusaban las cofradías de pescadores al arrastre de arrasarse el fondo marino, sin distinguir en el caso de la merluza entre ejemplares adultos y jóvenes. Lo mismo aducían los pescadores tradicionales sobre el besugo: la especie pasaba por verdadero peligro por la exterminación de las crías y destrucción del hábitat en los playones. El arrastre con potentes barcos de vapor necesitaba de zonas con amplias playas, inexistentes en la reducida plataforma continental del Cantábrico. De ahí el argumento de que en pocos años acabarían con buena parte de los caladeros de este mar.

Lo cierto es que los arrastreros estaban fuera del control de las cofradías. No guardaban el viejo calendario anual de las costeras, y faenaban continuamente durante todos los meses en los caladeros tradicionales. Las mismas redes en las mismas zonas de pesca durante todo el año: el resultado, a decir de las viejas cofradías, la esquilmación en muy poco tiempo de las playas.

Por iniciativa de la Sociedad de Pescadores de Bermeo, bajo el auspicio de la “Liga marítima vasca”, tuvo lugar en el año 1901, en Bilbao, el *Congreso de Pesca* contra el arrastre. En el certamen participaron muchas sociedades y cofradías, y entre ellas representada la de Castro Urdiales, para pedir enérgicamente al Ministerio de marina la prohibición de la pesca del arrastre. El argumento esgrimido descansaba en posiciones claramente conservacionistas, a las que hoy apelaríamos como de orden ecologista. Las redes arrasaban la vegetación del fondo marino; la que servía de sustento principal a los peces. Arrasaba las huevas, las crías, y acabaría significando a corto plazo el agotamiento de los caladeros tradicionales y la ruina y miseria de los viejos puertos pesqueros. Bajo el argumento conservacionista también es cierto que aparecía otro muy visible de raíces económicas. El intensivo sistema del arrastre estaba provocando el desplazamiento de la pesca tradicional hacia unas determinadas especies:



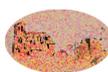
“Las redes no servían para capturar anchoa, sardina o bonito, por ser especie pelágicas, y por ello, la incidencia de las redes de arrastre sobre ellas era nula. Por tanto, las costeras de dichas especies, y sobre todo la anchoa y el bonito, se convirtieron en los pilares de la economía de los pescadores tradicionales compensando de una u otra forma la falta de ingresos que se producía durante el invierno. Vemos que, además, de razones ecológicas, también se planteaban razones que modificaban la cultura tradicional de los arrantzales”⁴³. Este desplazamiento hacia determinadas especies, además de un cambio cultural en las costeras, llevaba aparejado la pérdida (merluza y besugo) de especies y mercados hasta entonces básicos para el sustento de las economías de los pescadores tradicionales, y precisamente en los meses más duros del año.

“Bermeo, 27 de Mayo de 1901

Muy Señor mío: La tristísima situación que viene atravesando la gente pescadora de toda esta costa a causa del sistema de “Arrastres” que emplean algunos vapores que se dedican a la pesca, ha dado motivo para un importantísima reunión que ha tenido lugar en el salón de actos del Instituto Vizcaíno el día 16 del corriente mes, con la representación de los gremios de pescadores de Santander, Santoña, Laredo, Algorta, Lemoniz, Bermeo, Mundana, Elanchove y Ondárroa, y la adhesión de los de Castro, en vista de los grandes perjuicios que vienen sufriendo de algunos años a esta parte, al extremo de reducirlos a la más espantosa miseria, y que si los poderes públicos no toman con urgencia alguna medida enérgica en el sentido de prohibir el ejercicio de la industria de la pesca por medio del “Arrastre”, no sería extraño que se iniciara una emigración de estas costas a buscar en otra parte el sustento indispensable para la vida de sus familias, pues ya no les queda otra perspectiva que la del hambre con todos sus horrores y que de día a día va cundiendo en proporciones alarmantes.

Los dichos representantes se han reunido bajo los auspicios y representación de la Junta de la Liga Marítima Vizcaína y han demostrado con acopio de datos estadísticos del último decenio, la notable disminución que viene sufriendo la pesca en estos últimos años, que no llega a la décima parte de lo que anteriormente se pescaba; todo debido a los incalculables

⁴³ Astui Zarraga (2003), p. 405.





destrozos que ocasionan los “Arrastres” que barren y destruyen toda clase de pesca menuda, y puede decirse, hasta el mismo germen, siendo público y notorio, que diariamente arrojan al mar muchas toneladas de pesca muerta, que por ser infinitamente pequeña no sirve siquiera para la venta, lo que redundo en gravísimo perjuicio de la industria pesquera con lanchas, sin provecho absolutamente para nadie.

Si a este inmenso daño se agrega, además, que estos “Arrastres” son causa también de que la pesca, con las batidas diarias que se les da, huye atemorizada y se interna cada vez más en alta mar, dejando desiertas las costas que en otros tiempos eran tan abundantes, resultará entonces doblemente más grande y más grave el perjuicio, porque cada día tienen que alejarse más y más las embarcaciones si han de lograr alguna pesca, y como es consiguiente, esto entraña un gravísimo peligro para la vida del pescador, que pone constantemente pendiente, como se dice, de un hilo, su existencia y expuesta su numerosa familia al más grande desamparo.

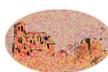
¡Es necesario ver las angustias y aflicciones que sufren estas madres, esposas o hijos, cuando fuera de todo cálculo, les sorprende un temporal en el mar y no pueden regresar al puerto de origen y tienen que arribar, caso de salvarse, a algún otro de la costa! No pueden describirse las escenas desgarradoras que entonces se desarrollan, echándose a la calle las familias, pidiendo azoradas y locas auxilio y socorro, que solamente la Providencia puede prestarles en aquellos momentos.

Pues bien: antes de que se inicie una desbandada general y queden desiertos estos puertos y arruinados los pueblos, y antes también de que ocurra alguna espantosa catástrofe a causa de internarse tanto en el mar, nos hemos reunido para tratar de la salvación común y acudir a los poderes públicos por intermedio de la Liga Marítima Vizcaína, solicitando la prohibición del “Arrastre” en el ejercicio de la pesca, porque de otro modo en breve tiempo se tocarán las graves consecuencias, obligados como nos veríamos a abandonar estos puertos.

En nombre, pues, de los pescadores de este puerto, y en nombre también de todos los de la costa citados al principio, ruego al señor director la publicación de estas líneas, no dudando además que penetrado de la gravedad que encierra



Ramón Ojeda San Miguel



para la vida del pescador el dicho sistema de “Arrastre” tratará de defender en todas ocasiones en las columnas de su importante periódico las justísimo pretensión de la abolición de los “Arrastres” en la industria pesquera, de todo lo que quedarán eternamente agradecidos.

De V. afemo. S.s.q.b.s.n., El Presidente de la Cofradía de la Sociedad libre de pescadores. Rafael Zulueta.”⁴⁴

Las protestas continuas de las cofradías dieron lugar a que en el año 1906, “Real Orden del Ministerio de marina de 6 de marzo de 1906”, sólo se permitiera el arrastre a partir de las seis millas marinas de la costa. La nueva normativa, ni mucho menos, aplacó las protestas de las cofradías, que reunidas nuevamente en 1907⁴⁵ pidieron la extensión de la prohibición hasta las 15 millas. En 1908 consiguieron que el límite pasara a las 8 millas. “Pero como las calas de merluza y besugo se sitúan fuera de las mismas, nada se resolvió”⁴⁶. Los pescadores tradicionales “viendo lo que sucedía, cambiaron de planteamiento, y a partir de 1914, en vez de pedir al Gobierno la supresión de la pesca de arrastre, optaron por solicitar que sólo se pudiera ejercer fuera de las 20 millas, y que se establecieran épocas de veda... Todo fue en vano. No había medio de poner coto a la pesca de arrastre, y como las 20 millas eran aguas internacionales, no podía aplicarse la legislación estatal”⁴⁷.

Buena razón llevaban en sus protestas y planteamientos los puertos del Cantábrico, puesto que desde 1899 las todavía pequeñas flotas arrastreras guipuzcoanas entraron en crisis con claros síntomas de “sobre pesca”. Pero lejos de desistir, los armadores respondieron a la recesión en las capturas con un nuevo cambio y avance tecnológico: el sistema británico denominado de *Puertas* y con barcos de vapor más potentes.

En Castro Urdiales la concienciación y oposición al arrastre subió muchos grados al finalizar el año 1913. El 12 de noviembre tuvo lugar una gran manifestación de protesta:

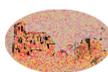
“Contra la pesca de arrastre. El miércoles tuvo lugar en esta ciudad de una manifestación pacífica de todos los pescadores, como se celebraron en todos los puertos de la provincia y en los de Vizcaya y Guipúzcoa, solicitando de las autoridades

⁴⁴ L.I.C., 2 de junio de 1901, Año IV, nº 124.

⁴⁵ L.I.C., 1 de diciembre de 1907, nº. 462, *El Bou.*.

⁴⁶ Astui, ob. cit., . 407.

⁴⁷ Ibidem.



influyan para conseguir de los armadores de vapores de arrastre, el que durante los meses de noviembre, diciembre, enero y febrero manden sus vapores y artes a pescar de 30 millas de la costa para afuera.

Como en este puerto no hay armadores de arrastre, las autoridades locales telegrafiaron a la superioridad de la provincia sus adhesiones a la manifestación.

En la celebrada en la capital de nuestra provincia hubo representaciones de todos los puertos. El de esta ciudad fue representado por don Vicente Gainza y don Gregorio Barrio”⁴⁸.

“**Manifestación.** El día 12 del actual se celebró en esta ciudad la anunciada manifestación del Gremio de Pescadores para protestar de la pesca de arrastre.

A las once de la mañana, la manifestación, formada por todos los socos del Gremio y por un inmenso gentío de todas las clases sociales, se dirigió desde la Venta al Ayuntamiento, yendo a la cabeza el vicepresidente don Miguel Gotia y la Comisión Directiva de la Sociedad. Algunos representantes llevaban los estandartes del Gremio.

La Comisión fue recibida por el Alcalde don Antonio Acebal y la Corporación municipal que se hallaba celebrando sesión, acordando elevar a la superioridad las justas quejas de los pescadores.

Las manifestaciones se dirigieron después a la Ayudantía de Marina donde la Comisión fue recibida por el digno Ayudante de marina don Ángel Ramos Izquierdo. Este señor salió a la ventana del despacho y dirigiéndose a los pescadores dijo:

“”Pescadores, estoy completamente de acuerdo con vuestras peticiones porque son justas y así se lo telegrafiaré hoy mismo al Señor Comandante de Marina de Santander, al General del Ferrol y al Ministro de Marina””.

El comercio cerró sus puertas durante una hora próximamente que duró la manifestación.

Los pescadores regresaron después al local de la Venta o domicilio social, donde se disolvió la manifestación dentro del mayor orden.

Es de esperar que la superioridad sean atendidas las justas quejas de los sufridos pescadores de la costa”⁴⁹.

⁴⁸ F.A., 16 de noviembre de 1913, n.º. 135.

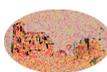
⁴⁹ L.I.C., 16 de noviembre de 1913, n.º. 771.





Acuerdo municipal: *“En este estado previa la venia de la Presidencia se constituye en la sala de sesiones una comisión del Gremio de pescadores, quien hace entrega al Señor Alcalde de un escrito firmado por el Presidente de dicha Sociedad, manifestando que alarmada la clase pescadora de este puerto como igualmente las de las demás de la Provincia y de las provincias de Vizcaya y Guipúzcoa, ante la situación creada a la misma por los vapores de arrastre cuyas artes empleadas pueden considerarse como destructoras de la pesca, y con el mejor fin a remediar en lo posible la crítica situación del pescador de toda la costa, y que de seguir así sucumbirá de hambre irremisiblemente, tuvo lugar el día veintiocho de octubre último en la villa de Bilbao una reunión de los representantes de todos los puertos de las tres provincias, y acordaron con absoluta mancomunidad: hacer ver a las Autoridades el porvenir tan fatal que a los pueblos costeros les esperaba, y suplicar a las mismas consigan de los armadores de vapores de arrastre manden sus vapores con sus artes a pescar fuera de treinta millas de la costa durante os meses de noviembre, diciembre, enero y febrero; que siendo objeto de las manifestaciones que hoy tiene lugar en todos los puertos de las tres provincias, secundar con su adhesión a las gestiones que se hagan por las que se celebran en las capitales de las mismas e interesar de las autoridades locales su adhesión al espíritu de la manifestación, suplican se reúna la Corporación dándole cuenta del acto, esperando merecer unánime adhesión, la trasmita a la Superior Autoridad de la provincia para mayor eficacia de los fines que se proponen.*

El Señor Alcalde manifiesta que estima justas la pretensiones del Gremio de pescadores y propone que la Corporación acceda a lo que solicitan, en su vista los señores concejales por unanimidad acuerdan se haga constar que el Ayuntamiento se adhiere a lo que solicita el Gremio de pescadores de este puerto, que se telegrafie al Señor Gobernador Civil de esta provincia dándole cuenta de la manifestación, de la representación del escrito y petición



formulada, y que por correo se le remita el escrito referido y copia certificada de este acuerdo a los fines procedentes”⁵⁰.

A comienzos de año, en 1914, todavía el ambiente estaba en Castro y otros puertos vecinos sumamente caldeado:

“**Asuntos de Mar.** El jueves fondeó en este puerto el “Marqués de Molins”, que se ocupa en la vigilancia de la pesca de arrastre.

Dicho cañonero no ha tenido aún necesidad de realizar, sino actos de presencia y de vigilancia, ya que los barcos de arrastre largan sus artes muchas millas afuera de las aguas jurisdiccionales, y allí nadie puede impedirselo.

Sin embargo, parece que ha habido recientemente una colisión entre varios vaporcitos pesqueros y uno de arrastre, y se dice que los pescadores de Bermeo, preparan para la primavera colisiones de mayor importancia.

Muy de lamentar es, que esta plaga de arrastres, haya empobrecido nuestras costas, pero lo más triste es, que tengan derecho a ello, que nadie pueda en justicia impedirselo, ni España, ni en Francia, ni en ninguna parte del mundo; y sobre todo que, además de estos males, puedan sobrevenir a los pescadores otros mayores, si no tienen calma y la resignación necesarias.

Más que los *bous* a los pescadores de altura, perjudican a los de bajura los trasmallos y ellos mismos los emplean siempre.

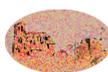
Difícilmente podrá conjurarse este eterno conflicto, como no sea por acuerdo internacional.

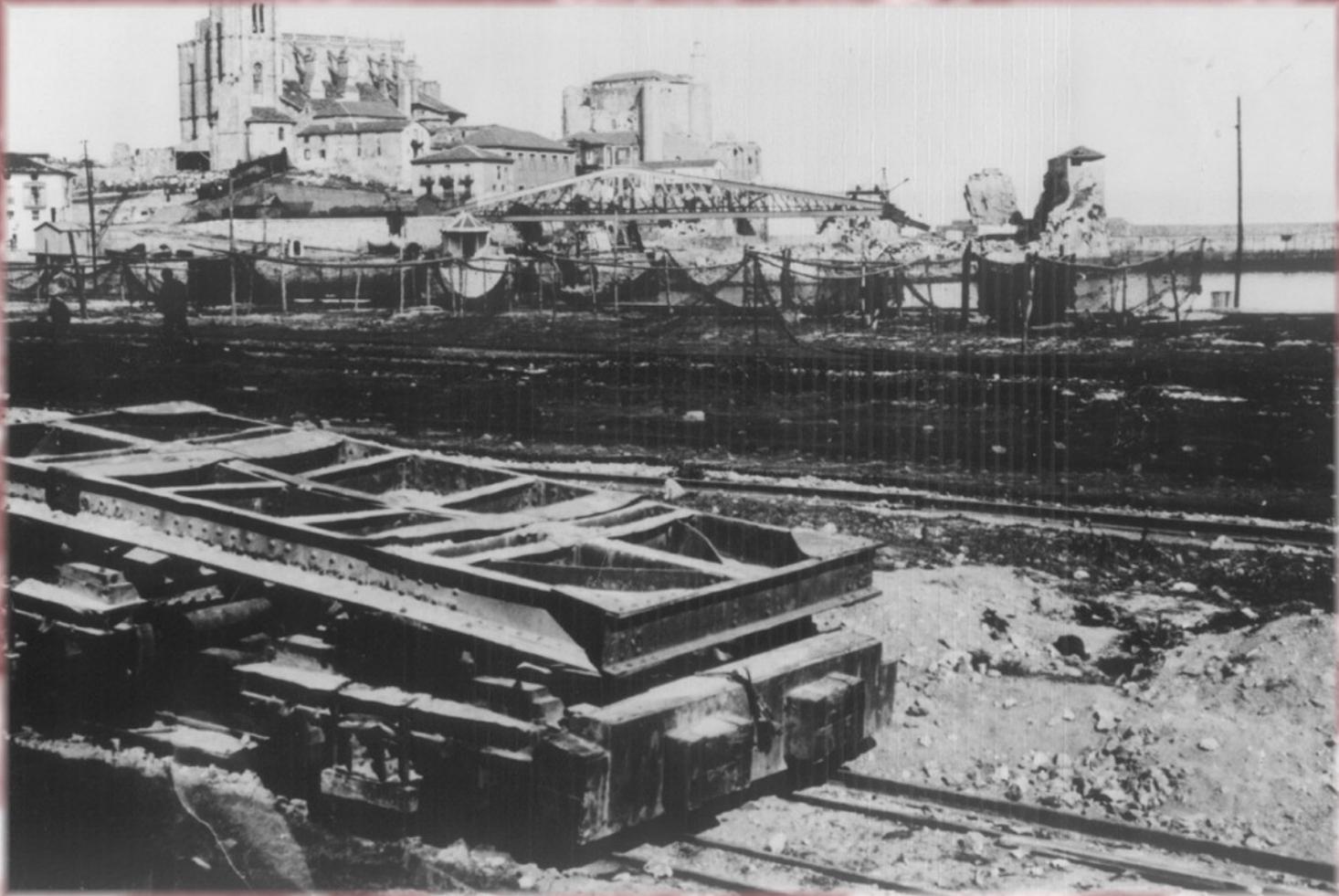
Aun cuando los armadores de los vapores de arrastre distribuyeron entre los cabildos de esta costa los seis barcos que tienen en Bilbao, los ocho de Santander y los doce de San Sebastián, para que nuestros marineros los utilizaran, aún en este caso, el conflicto; lejos de desaparecer, pasaría a fase peor; aparte de que Bermeo y tres puertos no pueda pensarse en barcos de este calado.

Y es que no interviniendo la caridad cristiana, todo tiene que ir, como obra de hombres, de mal en peor”⁵¹.

⁵⁰ A.M.C.U., L. 42, Actas, 12 de noviembre de 1913.

⁵¹ F.A., 4 de enero de 1914.





La lucha contra el arrastre, quizá con algo menos de intensidad, prosiguió en los años veinte. Si en un principio las flotillas arrastreras únicamente estaban en San Sebastián, ahora ya habían llegado a los puertos de Bilbao Santander. No es extraño que en tiempos de la Segunda República arreciaran de nuevo las protestas contra este tipo de pesca:

“Protestando contra la pesca de arrastre. El viernes tuvo lugar en Laredo la asamblea de la Federación Montañesa de Pescadores del Cantábrico, acudiendo representantes de todos los puertos de la provincia.

De nuestra ciudad fueron los comisionados señores, Jesús Zaballa y Jaime Erquicia, representando al Noble Cabildo de San Andrés, y Vicente Gainza y Jesús Helguera, por la Cofradía de San Pedro.

Se tomaron varios acuerdos, pero el de más importancia fue el de protestar ante el ministro de Marina, de la pesca de arrastre, que tantos perjuicios viene causando a todos los modestos pescadores del litoral.

A tal objeto, se cursó el siguiente telegrama:

“Excelentísimo señor ministro de Marina.- Madrid.

Reunida asamblea Federación pósitos pesqueros del Cantábrico, acuerdan, unanimidad, elevar a V. E. respetuosa protesta contra abusos intolerables embarcaciones arrastre que proceden con singular cinismo internándose para sus faenas zona prohibida.

Imposible tolerar más tiempo dicho atropello que sume en la miseria miles familias pescadores arruinando también economía nacional.

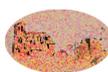
Suplicamos a V. E. por última vez haga cumplir las leyes a esos piratas del mar.- El representante”.

Ahora nos toca esperar a ver si la petición de estos modestos mareantes que no piden otra cosa que justicia, que es lo menos que se les puede hacer a los que no tienen nada.

Justicia y libertad para poder ganar el pan para ellos y para sus hijos, que no otra cosa es la que pide la sufrida clase pescadora”⁵².

“Los arrastres lo arrastran todo. En la última sesión municipal el alcalde dio cuenta a la Corporación de que había sido visitado por una comisión de pescadores indignados por

⁵² E.P.V., 25 de marzo de 1934.



los desafueros que los barcos parejas llamados de arrastre cometían con ellos en alta mar, pues no es ya sólo el introducirse a las playas las cuales han barrido de peces grandes y chicos y han extirpado la cría y destruido los huevos sino que dentro, en alta mar y sin miramiento de ninguna clase para el sufrido pescador de bajura que a fuerza de grandes sacrificios económicos, logran trasponer las líneas limitadas de las llamadas aguas internacionales les arrastran sus aparejos y les desarman para poder pescar.

Y tienen que retornar nuestros marineros al puerto sin pesca y sin cuerdas ni anzuelos, pues, los otros barcos más poderosos se las llevan en artes o redes de mayor consistencia.

Nuestros pescadores se muestran indignados, y con razón. ¿Pueden ellos seguir así, dejando en el mar, no sólo sus esfuerzos, sino, también, sus aparejos, que son sus herramientas o medios de vida?

La razón natural, el espíritu de conservación nos dice que no.

Hay que poner remedio a los abusos y desafueros que cometen los de los barcos grandes del arrastre, pues el no hacerlo es poner en grave trance a los pescadores humildes que malviven con el producto de sus pescas captadas al mar. Hay que castigar severamente a los que se propasen de los límites de sus funciones porque es lamentable que mientras unos los menos se lo lleven todo, lo más se queden a dos palmos de narices, sin producto en su trabajo, y a dos pasos de la desesperación.

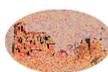
Nuestras autoridades han empezado a moverse en el terreno oficial y han dado los primeros pasos.

Deben proseguir sus gestiones por las vías legales, pero enérgicamente, pues de no poner coto a los desmanes de las parejas, estamos expuestos a que un día pase algo gordo, en el mar. Y esto, como comprenderán las autoridades, hay que evitarlo”⁵³.

“**Otra vez los arrastres.** Si las autoridades no terminan con los abusos de las parejas, seremos nosotros los que acabemos con ellas, dicen lo marineros castreños.

Y esta amenaza está a punto de realizarse, y si estos días no se ha consumado, es porque la Providencia no ha querido. Y el día que ello llegue, que llegará si quienes deben hacerlo no

⁵³ Ibidem, 30 de diciembre de 1934.



ponen término a tanto atropello de los barcos grandes para con los pequeños, n se quejen ni lamenten. Las cosas se ven venir y hay que evitarlas”⁵⁴.

⁵⁴ Ibidem, 12 de enero de 1935.



Ramón Ojeda San Miguel





Congreso Nacional de Pesca Marítima

Madrid - Octubre - 1918
Convocado por M. U. de 7 de Agosto
de 1918

Oficinas - Fomento N.º 7
Instituto de Oceanografía
Comité Ejecutivo

Presidente
Sr. D. F. de M. Cabelón

Vice-Presidente
Sr. D. Odon de Buen

Tesorería
Sr. D. Marqués del Seoane

Secretaría General
Sr. D. Rafael de Buen

Secretaría Adjunta
Sr. D. Ignacio Fort

Ingeniero Geógrafo
Sr. D. Alfredo Soralegui

Tratado de Lisboa
Sr. D. Francisco Cuatrecasas



Madrid, Noviembre de 1918.

Distinguido señor: En sus últimas reuniones, la Comisión organizadora ha acordado fijar para la apertura del Congreso Nacional de Pesca Marítima la fecha del 17 de Noviembre y para la clausura el 22 del mismo mes. Las Secciones seguramente se constituirán el mismo día 17, trabajando en el Instituto español de Oceanografía, y señalándose ellas mismas las horas de Sesiones convenientes durante los días 18, 19, 20 y 21.

Considerando escaso el tiempo disponible, se ha ampliado hasta el día 16 por la noche el plazo de presentación de trabajos al Congreso (en esta Secretaría, Fomento, 7).

Se tomó también el acuerdo de dar derecho a pertenecer al Congreso a las Escuelas de Náutica, La Liga Marítima, Cámaras de Comercio, Industria y Navegación, y a los señores Ayudantes de Marina.

Sería conveniente que si piensa usted asistir tuviera la bondad de comunicarlo con toda urgencia a esta Secretaría, pues seguramente se conseguirá la aplicación de la tarifa G. V. núm. 108 de Ferrocarriles (utilizable también para las esposas e hijos de los Congresistas) y se le remitiría el Boletín necesario.

Para la mejor organización, le agradeceríamos nos comunicara a qué Secciones del Congreso piensa usted concurrir.

Los Ministros de Marina, Fomento e Instrucción Pública, por Real orden, autorizan a los que de los respectivos Ministerios dependan para venir a Madrid a concurrir a las Sesiones del Congreso.

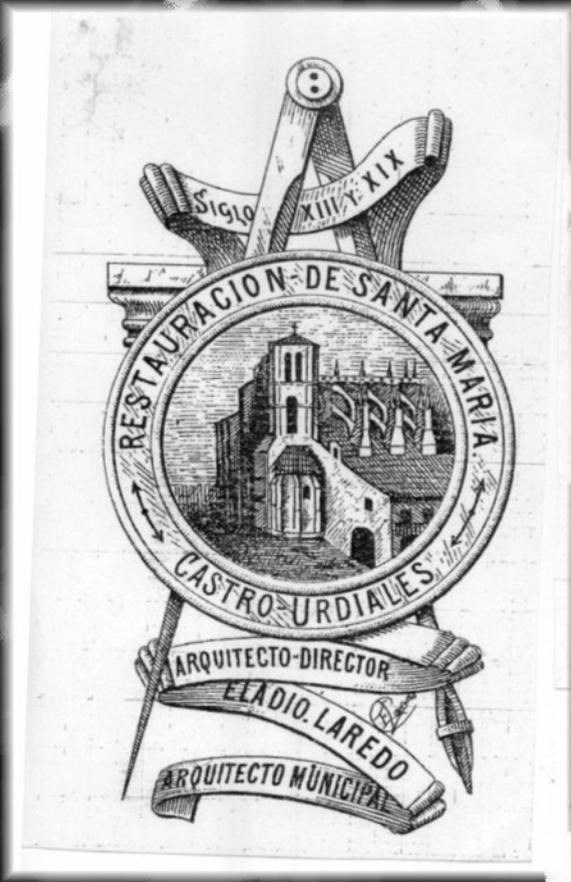
Se repite de usted affmo. s. s. q. e. s. m.

EL SECRETARIO GENERAL

Rafael de Buen

pequeños.





4

LA FLOTA PESQUERA: MUCHO MENOS DE LO ESPERADO

Creo haber constatado en diferentes trabajos que el número de barcos de la flota de pesca de Castro Urdiales, después de haber crecido a muy buen ritmo a lo largo de la segunda mitad del siglo XIX, a partir de finales de aquella centuria y durante los primeros decenios del XX volvió a caer a cifras muy parecidas a las existentes en el siglo XVII e incluso a la de épocas todavía más anteriores. De las 60 unidades registradas en 1860 se pasó a un centenar en 1879 y a centenar y medio pasado en el año 1900. Pero desde entonces, en una reducción muy rápida, se volvió otra vez a los 60 barcos censados en 1910⁵⁵, 69 en 1912⁵⁶ y a otros 69 en 1914⁵⁷. No todos los barcos, además, faenaban durante todo el año. Valga como ejemplo: en el tercer trimestre de 1910 trabajaron “32 embarcaciones de vela y nueve vapores pescan indistintamente con las artes expresadas, exceptuando los curricanes, que los usan siete lanchas ex profeso”⁵⁸. Más todavía, la inmensa mayoría seguían siendo en la segunda década del Novecientos barcos muy tradicionales y pequeños. Dice el Anuario de Pesca del año 1912, al referirse a la actividad pesquera del puerto de Castro: “De las 56 embarcaciones, 40 son botes, valorados en 16.000 pesetas, y 16 traineras...”⁵⁹. Al año siguiente, en el segundo trimestre: “Los 69 barcos están formados por 47 botes, 5 vapores y 22 traineras”⁶⁰

Comentaba no hace mucho tiempo en otra publicación: “Aunque madrugador en Castro Urdiales, el vapor no acabó nunca de arrinconar a los barcos tradicionales. A lo largo de las dos primeras décadas del siglo

⁵⁵ Ojeda San Miguel (2004), Barcos tradicionales...

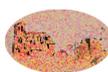
⁵⁶ Anuario de Pesca del año 1912. Madrid, 1913.

⁵⁷ Anuario de Pesca del año 1914. Madrid, 1915.

⁵⁸ Anuario de Pesca del año 1910. Madrid, 1911.

⁵⁹ Anuario de Pesca del año 1912, ob. cit.

⁶⁰ Anuario de Pesca del año 1913. Madrid, 1914.



XX se inscribieron 26 lanchas a vapor, 24 lanchas mayores, 88 traineras e infinidad de pequeños botes y botrinos. Todavía a la altura de del año 1930 la columna vertebral de la flota castreña se basaba en el uso de velas y remos. A diferencia de otros grandes puertos pesqueros vecinos, caso clarísimo de Bermeo y Santoña, el vapor se quedó aquí a medio camino de lo que potencialmente cabía suponer por su temprano nacimiento en el año 1902. Falta de capitalización y oposición central de la marinería más humilde cierno de freno”⁶¹. Entre muchas otras cosas, el estudio de los barcos pone de relieve muy a las claras la profunda crisis en la que entró el sector pesquero desde los últimos años del siglo XIX⁶²; sacando a la luz en multitud de documentos que muchos de los pescadores más jóvenes se fueron a trabajar a las faraónicas obras de ampliación y mejora del puerto⁶³, y que las embarcaciones, sobre todo los numerosos botes, tuvieron que disminuir de tamaño y ganar en popas de estampa para con menos gente poder seguir largando las redes. Hasta los muy pujantes astilleros de alrededor de 1880 entraron en una profunda crisis: cada vez tenían menos pedidos, y las obras de saneamiento y urbanización de Brazomar los dejaban sin ubicación idónea⁶⁴.

El vapor llegó muy pronto a Castro Urdiales, en el año 1902, pero el desarrollo entre la flota pesquera fue lento, sin la proporción alcanzada en otros puertos y, al final, inacabado⁶⁵. Bien pudiéramos decir que la mecanización de los barcos castreños, tanto en el vapor como también en la madrugadora llegada de la propulsión de los motores de combustión, se quedó siempre a medio camino. Aún en la segunda década del siglo XX seguían matriculándose algunas lanchas besugueras⁶⁶. Sólo a partir de 1920 la cofradía de San Andrés abandonará definitivamente sus viejos recelos, y abrazará ya sin miedo todos los procesos de modernización y mecanización. Pero, no perdamos nunca de vista en este estudio que todavía en 1930 las traineras, botrinos y botes, tanto de estampa como de codaste, eran mayoría en nuestro puerto.

⁶¹ Ojeda San Miguel (2004), Barcos de pesca y astilleros...

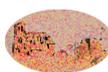
⁶² Ojeda San Migue. (2004), Pescadores de Castro Urdiales...

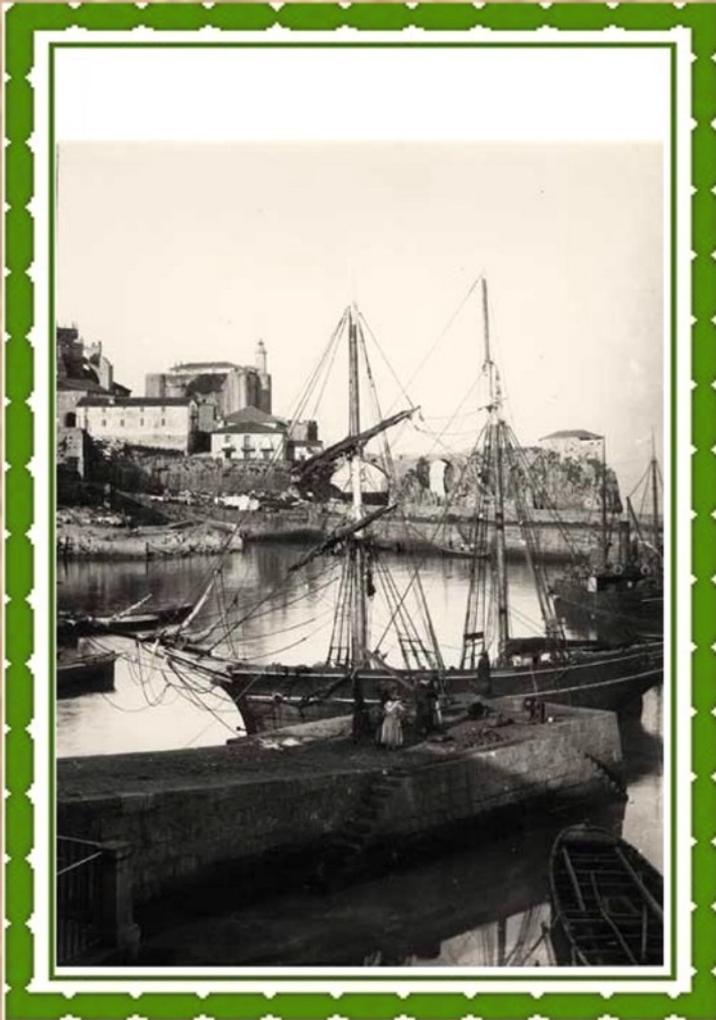
⁶³ Ojeda San Miguel (2003), Obras de ampliación...

⁶⁴ Uno de los últimos astilleros, el del calafate David García, tuvo que ser desmantelado y trasladado bajo amenazas legalista de carácter urbano. Todo para dejar libres las marismas de Brazomar y permitir un ensanche urbano. A.M.C.U., leg. 177, doc. s/n (1), años 1916 y 1917.

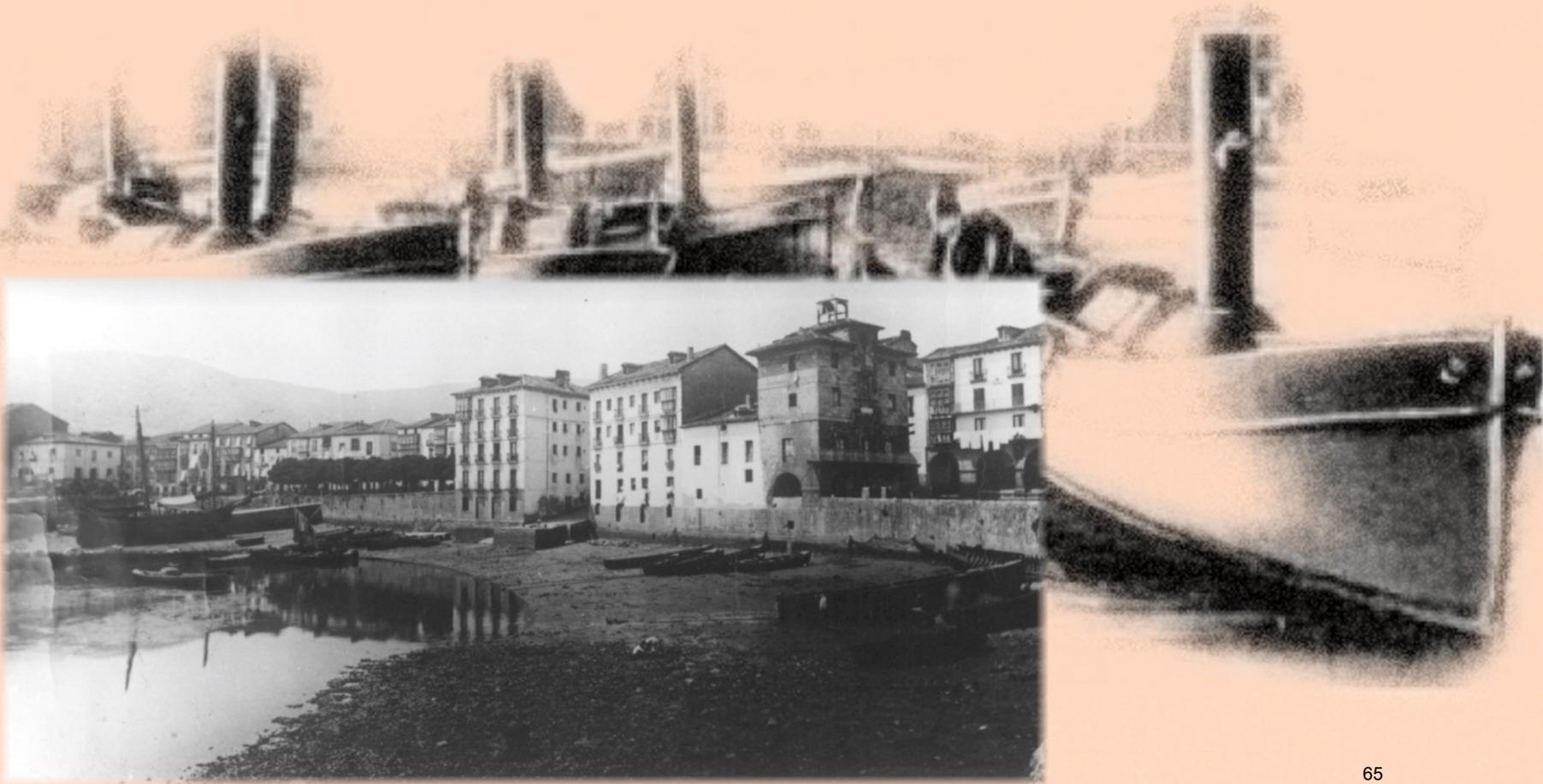
⁶⁵ Ojeda San Miguel (2004), Barcos en la historia pesquera...

⁶⁶ Ojeda San Miguel (2004), Barcos tradicionales...



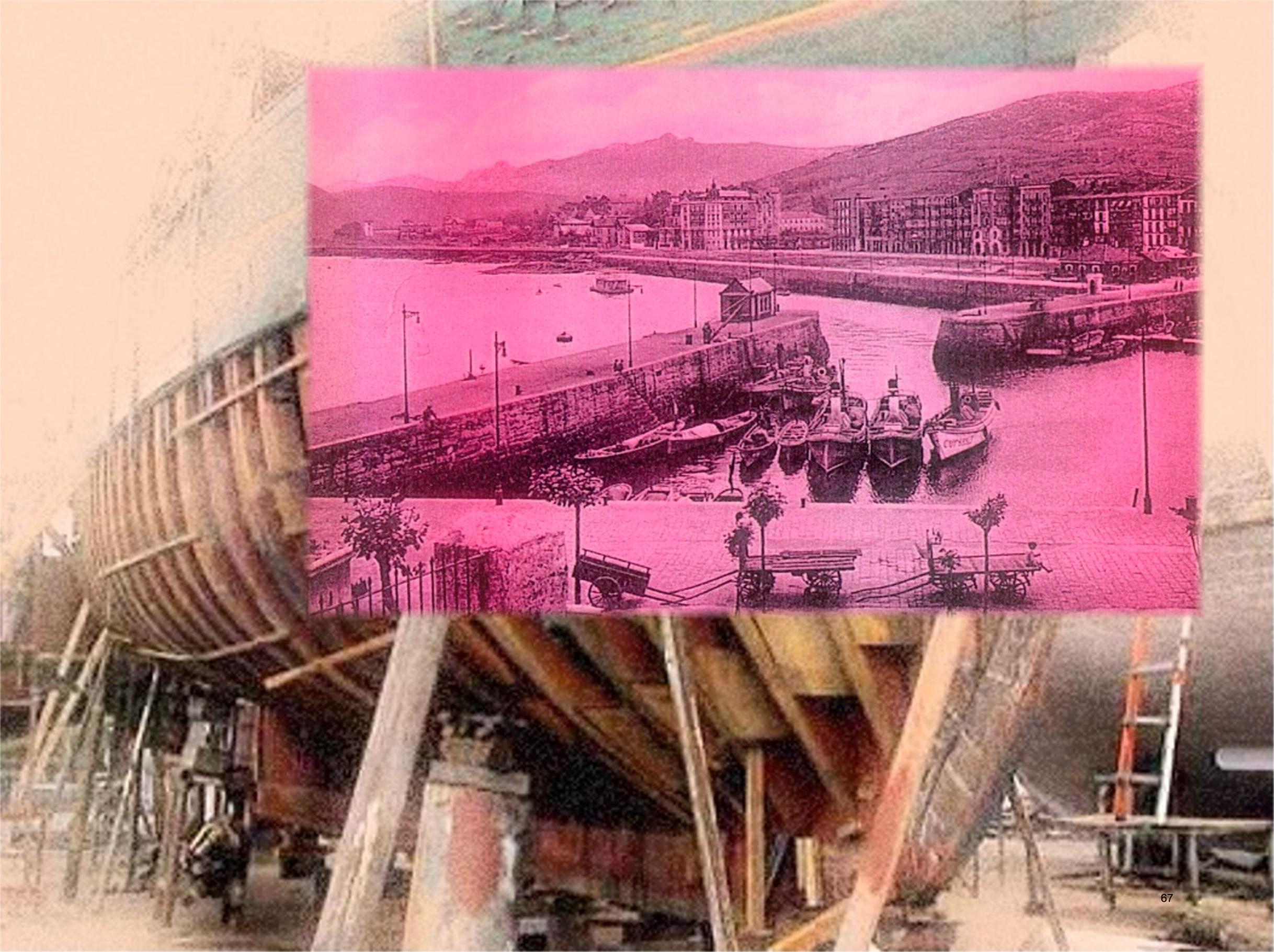
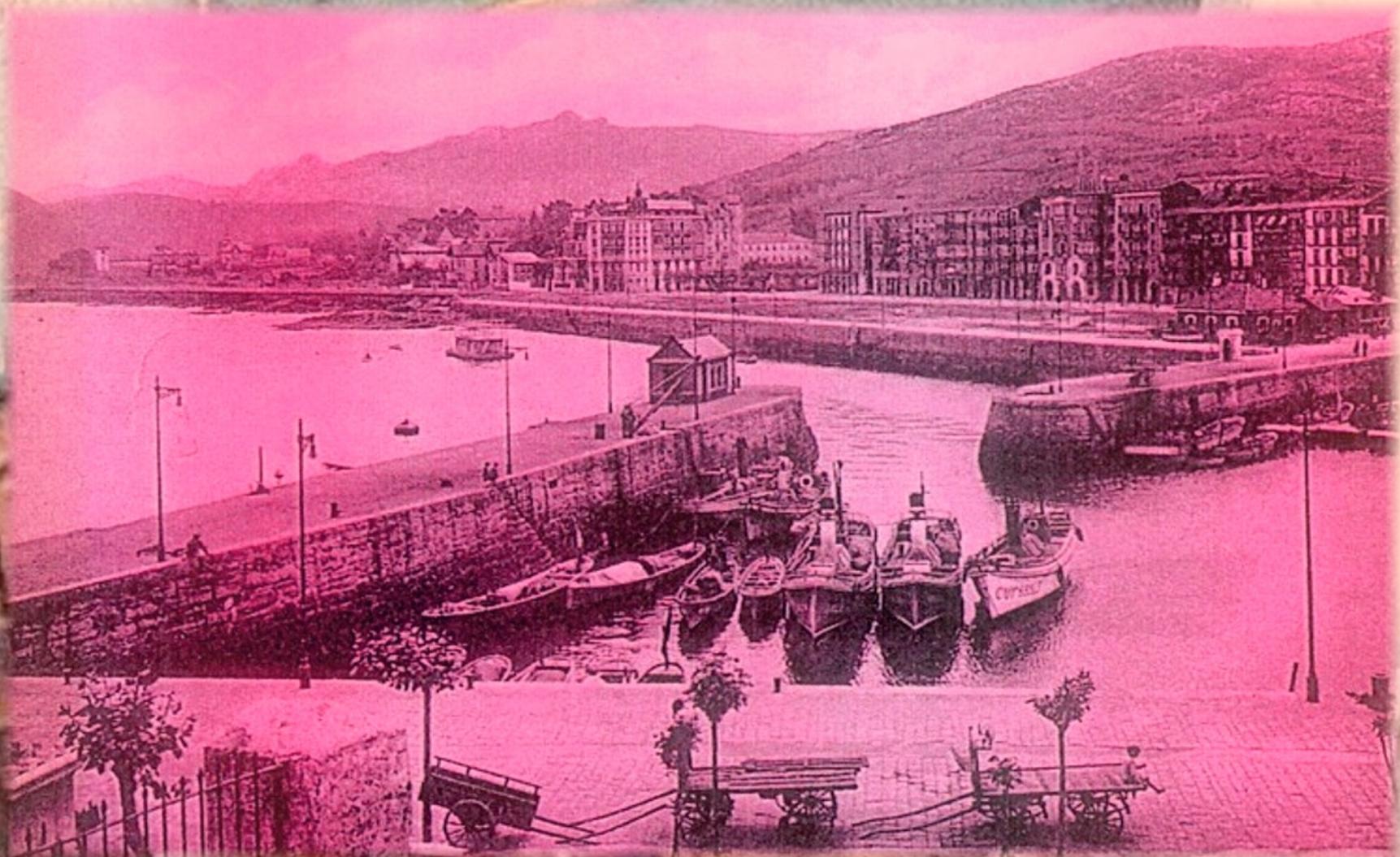








CASTRO-URDIALES.—Vista parcial del Puerto.



5

LUCHA POR LA SEGURIDAD

El miedo, real y casi diario, a los naufragios y desgracias irreparables en la mar ha estado presente siempre en la vida cotidiana de los pescadores. Sin embargo, existe una fecha clara, a partir de la cual lo que antes se tenía como algo imposible de evitar, casi una maldición milenaria, paso a ser una reivindicación de calado popular: después de la tristemente célebre galerna de 1878 comenzó una lucha sin cuartel en todo el Cantábrico para mejorar la seguridad personal de los pescadores. Más de 30 años después así recordaba uno de los semanarios castreños entonces de más tirada la catástrofe:

“20 DE ABRIL DE 1878

¡Día tristísimo para los habitantes de los puertos de la costa cantábrica!

-- ¡Día de luto para centenares de familiar de pescadores!

¡Cuántas lágrimas, cuánto sollozo, cuánta desventura produjo una malhadada hora en que, agitándose los vientos y revolviéndose las aguas, convirtió el huracán horrible de aquel aciago día en funeraria tumba de centenares de trabajadores, que buscaban, en medio de las olas, el pan para sus hijos!

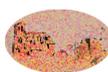
¡Cuánta muestra de cariño y de simpatía hacia los desgraciados cuando iban sumándose las cifras de los que notoriamente se sabía que habían perecido en toda la costa!

Era Sábado Santo, y el día estaba sereno, cuando las lanchas de casi todos los cabildos de la costa del Cantábrico, salieron del puerto para proporcionarse el sustento los infelices marineros que las tripulaban.

Soplaba a la sazón ligera brisa del Noroeste que continuó hasta las 10 en que ventaba ya por el Este, pero notaron los pescadores, por la arena que se levantaba en las playas, que



Ramón Ojeda San Miguel



había Sur en tierra: esto y algunos sospechosos nubarrones que veían en lontananza, hízoles observar que el tiempo iba revolviéndose, pero no obstante prosiguieron en su arriesgada tarea.

Poco antes que el huracán se manifestase de una manera clara, los patrones comenzaron a temer, pero venía aquel tan rápido y recio, que era ya tarde para evitar sus destrozos. Desencadénase la galerna de una manera infernal; las frágiles embarcaciones pronúncianse en desordenada fuga y sin más trazo que la *unción* para correr el tiempo, cada cual toma el rumbo que le inspira alguna ligera esperanza.

Eran las doce próximamente.

No es fácil describir las impresiones recibidas por el marinero en aquellos momentos, cortos sino fuesen tan horribles; solo puede concebirlas el que haya corrido un temporal parecido al del Sábado Santo de 1878, día que no se borrará jamás de la memoria de los pescadores, porque será una de esas fechas que se transmitirán de unos a otros y se recuerdan, al fin, siquiera confusamente con tristeza y por tradición.

Las lanchas perdidas fueron varias; los ahogados muchos.

El número de pescadores que sucumbieron en las provincias de Santander, Vizcaya y Guipúzcoa, fue:

PROVINCIA DE SANTANDER

Santander: 52

Colindres: 26

Laredo: 25

Castro Urdiales: 3

Noja: 1

PROVINCIA DE VIZCAYA

Bermeo: 85

Elanchobe: 41

Ondarroa: 9

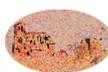
Lequeitio: 7

Guecho: 2

PROVINCIA DE GUIPÚZCOA

San Sebastián: 3

Al tributar este recuerdo a la memoria de los que perecieron mañana hará 25 años, se ocurre exclamar: ¡Cuántas víctimas viene ahorrando el exvicario de Zarauz en la costa cantábrica, con su sabias predicciones y sus oportunos avisos a la gente de mar!



Que Dios tenga en su seno a las almas de las infelices víctimas del 20 de Abril de 187⁶⁷.

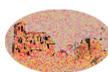
Es verdad que el puerto de Castro fue uno de los menos castigados por la galerna. Pero, exactamente igual que en otras localidades costeras, el impacto de la catástrofe fue tremendo en todas las esferas⁶⁸. Una de las primeras reacciones a la catastrófica galerna partió del Ministerio de Marina, cuando estableció que las Comandancias de Marina del Cantábrico hicieran todo lo posible por mejorar el diseño y construcción de las lanchas mayores, en aras de conseguir condiciones más seguras en la navegación y pesca. Las Comandancias organizaron concursos de diseño para establecer “lanchas modelos” mucho más sólidas para los pescadores. Por lo que sabemos, que desgraciadamente no es mucho por la poca documentación que ha sobrevivido, respecto a Castro Urdiales, Mateo Llantada y Rucabado y Bernabé Rucabado Martínez idearon, con minuciosos planos y materiales, un modelo de lancha besuguera de bastante mayor tamaño que las utilizadas hasta entonces en nuestro puerto⁶⁹. Nada conocemos del resultado práctico de la propuesta de estos castreños, aunque todo hace pensar que no debió tener demasiada aplicación. Pero, de todas maneras, como planteaba antes, estos concursos y diseños demuestran el cambio de sintonía de la gente; concienciada de que había que luchar, y que se podía lograr, contra los fatales accidentes y naufragios de los barcos pesqueros.

En otro orden de cosas, pero siguiendo con el asunto de la seguridad de las lanchas besugueras y boniteras, las cofradías de pescadores desde tiempos muy antiguos, todo ello recogido minuciosamente en sus ordenamientos gremiales, habían intentado cuidar de su integridad con las míticas figuras de los *talayeros* o *atalayeros*. Oficiales nombrados por el Cabildo con una misión muy específica: al divisar en la mar la llegada inminente de mal tiempo, izaban bandera en sus lanchas para indicar al resto de los barcos la obligación inmediata de regresar a puerto. Sin embargo, durante los setenta primeros años del siglo XIX los patrones de las “embarcaciones mayores”, aprovechando la paulatina desintegración de los poderes y atribuciones de

⁶⁷ L.I.C., 19 de abril de 1903, Año VI, nº. 221.

⁶⁸ El Ayuntamiento abrió una suscripción con un bando: “Notorias son las desgracias ocurridas a un considerable número de familias montañesas con motivo de los naufragios de embarcaciones de varios puertos de esta provincia ocasionando la muerte de cien honrados pescadores...”, A.M.C.U., leg. 974, doc. s/n (5), 5 de mayo de 1878. En el pleno municipal ¡”se leyó la comunicación del Sr. Presidente de la Comisión de esta Provincia de treinta de abril último excitando el celo de este Ayuntamiento para que contribuya con la cantidad que tenga por conveniente a fin de subvenir a las desgracias ocurridas en los pescadores de esta provincia con motivo del fuerte huracán que por espacio de algunas horas reinó en esta costa el día veinte de abril último...””, A.M.C.U., L. 10, Acatas, 9 de mayo de 1878.

⁶⁹ A.M.C.U., leg. 974, doc. s/n (6).





la cofradía de San Andrés⁷⁰, fueron cada vez haciendo menos caso a las órdenes de los atalayeros⁷¹.

No se trataba de un capricho o empecinamiento de los patrones. Estamos en uno de los períodos más florecientes de la industria escabechera de Castro y, de su mano, de la pesca. La demanda tiraba sin cesar de la oferta, y todo el mundo, de la forma que fuese, quería pescar más. Aún arriesgando lanchas y marineros, armadores y patrones intentaban optimizar las salidas a los caladeros al máximo. Es en este contexto en el que hay que entender el problema: la Cofradía desesperaba por no permitir relajamiento alguno en la seguridad de sus agremiados, y los patrones no gustaban de los abundantes levantamientos de bandera de los atalayeros en plena faena.

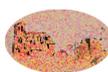
Esta lucha se mantuvo con la redacción de nuevas disposiciones sobre atalayeros por la cofradía hasta el año 1879. Justo al año siguiente, y es todo un mensaje sobre el clamor popular por evitar al máximo los naufragios, de la “Galerna del 78” se redactaron los nuevos estatutos del cabildo de San Andrés, en los que con renovado vigor se seguía manteniendo las figuras y prerrogativas de los *talayeros*.

Pero las desobediencias y fraudes a los ordenes de estos vigilantes no por ello acabaron. Todo lo contrario. La lucha del Gremio contra los en demasía arriesgados patrones prosiguió en el último cuarto del siglo XIX. En el año 1883 el Ayudante de Marina comunicaba a su superior el Comandante de Santander:

“Siendo harto frecuentes las quejas que el presidente de la sociedad de pescadores de esta localidad presenta a esta Ayudantía sobre la desobediencia de los patrones de las señales que en la mar hacen los Atalayeros nombrados por la misma sociedad, me veo en el caso de dirigirme a V.S., rogando a su Autoridad tenga a bien indicarme la línea de conducta que debo seguir con aquellos patrones que después de desobedecer las citadas señales, se niegan a pagar, fundándose generalmente en la insolvencia, la multa que el presidente les impone como correctivo de sus faltas, a tenor

⁷⁰ Ojeda San Miguel y Garay (2003).

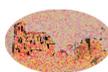
⁷¹ El 19 de marzo de 1869, reunidos la mayor parte de los patrones de Castro, acordaron: “(...) conviniéndose únicamente en que se suprima, como desde ahora queda suprimida y derogada la parte cuarenta y nueve (estatutos gremiales) que se refiere a la multa de doscientos reales, cuando la embarcación que hubiese desobedecido a la señal de los atalayeros no hubiese hecho pesca alguna, en cuyo caso tienen por bastante castigo el trabajo empleado en balde...”, A.M.C.U., leg. 997, doc. 11, “Acta del notario Manuel Martínez”.



de las atribuciones que les concede el artículo 49 del reglamento que adjunto tengo el honor de pasar a manos de V.S. La Comandancia del digno cargo de V.S. tiene recomendado a esta Dependencia, que absteniéndose por competo de injerirse en la organización y modo de funcionar de la Sociedad, preste, no obstante, el apoyo necesario a fin de que tengan debido cumplimiento las señales que larguen los Atalayeros. En dicho concepto se expresó la Superioridad con el firmante en consulta que hizo sobre la materia de que se trata, consulta promovida también por las instigaciones de la Autoridad Municipal, que con sobrada razón ve funestos resultados desde el momento en que desaparezcan las facultades concedidas a los Atalayeros. El buen deseo que anima a esta Ayudantía, viene a ser, sin embargo, ineficaz en la práctica, toda vez que un gran número de patrones parece que se hallan interesados en anular aquellas facultades, y por lo regular encuentran en los tripulantes de sus respectivas lanchas y aun en otros patrones, un ánimo decidido para negar la veracidad de los hechos denunciados, ya por los atalayeros o por el mismo presidente de la Sociedad, los cuales, preciso es decirlo, son individuos abonados por sus antecedentes, y que prestan además juramento previo, para el desempeño de sus respectivos cargos. Si se pone en práctica el Artículo 70 del nombrado reglamento, tampoco se consigue averiguar la evidencia de los hechos, pues en el juicio que abre el Juzgado con tal objeto, vienen a concurrir los testigos falsos que presentan los patrones denunciados, y en juicio verbal se cierra por falta de pruebas condenando como es consiguiente al demandante al pago de costas. No pretendo decir que todos los patrones que cometen las faltas de que vengo tratando obren de idéntica manera, pues hubo excepciones a quienes les repugnó la falta a la verdad, y confesaron desde luego haber desobedecido las señales de los atalayeros. Para dar una prueba a V.S. de la obstinación de los patrones e esta clase de faltas, me parece conveniente adjuntar también la queja promovida ante esta Ayudantía por el Presidente de la Sociedad en 21 de febrero de 1880, es decir, por el mismo Presidente que hay en la actualidad, porque ha sido reelegido tres veces, y la severa providencia



Ramón Ojeda San Miguel



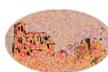
de la Comandancia, la cual no sirvió de escarmiento, ni para evitar frecuentes infracciones”⁷².

En el mes de marzo del año siguiente, el Ayudante de Marina redactó una serie de instrucciones dirigidas al Alcalde de Mar, cuidando al máximo no vulnerar los estatutos gremiales, pero imponiendo autoridad en el difícil litigio de los atalayeros. Para el militar uno de los problemas estaba en que las lanchas muchas veces pescaban, a diferencia de los tiempos antiguos, muy separadas unas de otras, a veces hasta con 3 y 4 leguas de distancia, y así era imposible juntarlas en un momento puntal para evitar el “lío” de los atalayeros. Afirmaba en un nuevo informe remitido a la Comandancia de Santander que era demasiado habitual que los patrones, a pesar de la evidencia de la llegada de mal tiempo, desobedecieran las órdenes de los vigías, dando lugar a abundantes accidentes y siniestros: *“Semejante proceder ocasiona también perniciosos resultados, pues interesa el amor propio de los otros patrones, que no quieren pasar por tímidos, ni ser tachados de faltos de inteligencia en su profesión marinera”⁷³.* Por todo ello el Ayudante de Marina de Castro proponía las siguientes medidas instrucciones:

“Siempre que la Comisión Administrativa de la Sociedad, según que previene el artículo 45 del reglamento de la misma, designe los socios que han desempeñar el cargo de atalayeros, el Alcalde de mar dentro de las 24 horas siguientes, pasará relación de los elegidos a la Ayudantía de marina cuya dependencia debe sancionar los nombramientos, siempre que hayan recaído en individuos de abonados antecedentes y reconocidas inteligencia. Segunda: Si por motivos justificados, no aceptare la Ayudantía alguno de los nombramientos hechos por la comisión, este tendrá derecho a proponer otros individuos que reemplacen a los no admitidos; pero en derecho se considera declinado en la Ayudantía, caso de no proceder a nueva elección en el término de 24 horas. 3ª: Confirmados los nombramientos de Atalayeros, podrán estos ejecutar el juramento de conducirse fielmente en el desempeño de sus cometidos, según expresa el artículo 46 del reglamento de la Sociedad. 4ª: Cuando el tiempo esté malo y no haya probabilidad de que mejore tanto por las indicaciones de los instrumentos metereológicos, como por el

⁷² A.C.M.C.U., “Registro de Salida de oficios desde 1º de julio de 1882 a 31 de agosto de 1885”, 16 de noviembre de 1883.

⁷³ Ibidem, 30 de marzo de 1884.

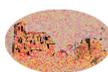


cariz, viento reinante o estado del mar, el Alcalde de acuerdo con los Atalayeros, o éstos deliberando entre sí, caso de no hallarse presente el primero determinarán que se coloque una bandera sobre asta arbolada en uno de los muelles de la Dársena, y en punto visible, la cual indicará que las embarcaciones de pesca no pueden salir a la mar. 5ª: Cuando deliberen los Atalayeros, el voto de la mayoría será el que prevalezca; en caso de empate el voto del Alcalde valdrá por dos; y si el Alcalde estuviera ausente, lo suplirá el Vicepresidente de la Sociedad. 6ª: El Alcalde o Atalayeros, que por no considerar prudente la permanencia de las embarcaciones en la mar largue señal para que se retiren, debe hacerse antes de levantar su arte, pues de lo contrario será castigado con la multa de 75 pesetas en beneficio del fondo común. 7ª: Cuando se retiren las lanchas de altura por mal tiempo y éste llegue de la costa, todos los que se encuentren pescando sea la clase que fueren, lo mismo los de altura que los que no lo son, se retirarán también al puerto obedeciendo la Señal del Alcalde o Atalayeros, que como agentes de la Autoridad de Marina deben ser respetados; pero si el mal tiempo no recalca a la costa, podrán seguir pescando sin salir más fuera todas las embarcaciones que así lo deseen. 8ª: Todo patrón que desobedeciere la Señal, será castigado con la multa de 15 pesetas; la mitad en papel correspondiente, y la otra mitad ingresará en el fondo común de la Sociedad. 9ª: Las multas deben hacerse efectivas dentro del plazo de 10 días y de no satisfacerse en dicho plazo, se pasarán al Juzgado Municipal para su ejecución. 10ª: En caso de insolvencia, sufrirá el infractor la prisión subsidiaria. 11ª: Quedan en toda su fuerza y vigor, los artículos 47, 48 y 49 del título 7º del Reglamento de la Sociedad”⁷⁴.

No sólo se producían conflictos a la hora de regresar con mal tiempo a puerto. También al salir a pescar. Antaño, por seguridad todos los barcos salían a la misma hora y todos juntos. Ahora, como dice el Ayudante de Marina en 1885, las cosas empezaban a cambiar:

“En vista de las continuas quejas que me comunica el Presidente y patrones de esta sociedad de pescadores, y últimamente en esta fecha un escrito autorizado por la

⁷⁴ Ibidem.



mayoría de aquellos, denunciando a dos de los mismos que no respetan el artículo 38 de su reglamento, que prohíbe salir a la mar a toda embarcación que se dedique a la pesca en la costera de Invierno, antes de las 6 de la mañana, y estos dos denunciados lo verifican a su albedrío. Para evitar desgracias y conflictos que puedan ocasionar con dichos abusos, siendo en perjuicio de los demás, he creído conveniente dar valor a dicho artículo 38, fijando edictos para que ninguna embarcación de esta Sociedad salga a la pesca antes de las 6 de la mañana, bajo la multa de 50 pesetas”⁷⁵.

Las denuncias y alborotos proseguían con virulencia en 1887:

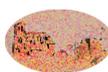
“Habiendo ocurrido que el día 2 de enero del corriente año salieron a la mar todas las lanchas de este puerto, incluso el Presidente de la Sociedad de pescadores, antes de la hora prefijada de las 6 y media como dispone el artículo 38 del Reglamento; a su regreso al puerto el presidente de dicha Sociedad ha multado a varios patrones que izaron las velas antes de quitar la señal los atalayeros nombrados para el efecto, fuera del puerto, cuyas multas se efectúan en metálico para beneficio de la Sociedad. En su virtud los patrones multados representaron en esta Ayudantía de Marina una vía de queja verbal, manifestando que ellos habían obrado con arreglo a las señales de los atalayeros...”⁷⁶

Estaba acabando el siglo y los conflictos por el afán de pescar más y más se agudizaban también más y más:

“(...) queja que le ha sido presentada por os patrones Claudio Bengoechea y Víctor Arriola de esa inscripción (Santoña), contra los de este distrito Venancio Rivero y Francisco Portillo, cité a estos, haciéndoles presente la denuncia, los cargos que se les formaban (...), a lo cual manifiestan que es incierta la queja que producen Bengoechea y Arriola, sino que si hubo conato de atropello fue por parte de dichos individuos como lo pueden probar con varias tripulaciones de las embarcaciones que por aquellas aguas se dedicaban a la pesca el referido día 15. Que lo

⁷⁵ A.C.M.C.U., “Copia de oficios (1885-1890)”, 19 de diciembre de 1885.

⁷⁶ Ibidem, 9 de enero de 1887.



acaecido fue que al observar tanto dichos Rivero y Portillo como los demás patrones del Gremio que en los dos días anteriores al llegara la playa llamada de Moruecos y Cantal que es donde siempre calan los aparejos de besugo, estaban en ellas las embarcaciones de Santoña, Laredo y Colindres, acordaron en junta de patrones adelantar la hora de salida a la mar verificándolo a las tres y media de la madrugada en vez de a las seis y media como lo efectuaban; llegando por consiguiente al amanecer a las mencionadas playas calando cada embarcación de este puerto sus aparejos de N. a S.; que como a la media hora de estar allí llegaron las embarcaciones de Bengoechea y Arriola que sin mediar palabra alguna el Bengoechea paso al N. de Venancio y empezó a calar el palangre en dirección O.N.O. por lo cual tenía imprescindiblemente que cruzar no sólo los aparejos de Venancio sino también los de Portillo, que al hacer presente que la maniobra que iba a efectuar era improcedente, le contestó el Bengoechea que la mar era libre...”⁷⁷

La cara amarga de las mayores cotas de libertad a la hora de ejercer la pesca estaba muy clara: a pesar de la conciencia popular de que había que cuidar de la integridad de los pescadores, los accidentes y naufragios siguieron siendo demasiado habituales. Pongamos algunos casos documentados que nos han quedado. Al finalizar el mes de noviembre de 1883 una lancha de Castro recogió el cadáver de un pescador frente a la costa de Cerdigo⁷⁸. A tan solo dos leguas del puerto, a primera hora de la mañana del 26 de agosto de 1884, naufragó una lancha mayor y desapareció uno de sus siete marineros⁷⁹.

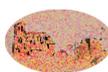
Por supuesto, no se trataba de problemas exclusivos del puerto castreño. El Ayuntamiento de Bermeo remitía en el año 1894 al de Castro una petición de ayuda económica por *“La catástrofe ocurrida en aguas de esta costa el 10 del 11 del actual, que ha causado la muerte de 19 infelices pescadores de este pueblo, ha conmovido profundamente la opinión por lo excepcional de la desgracia y haber sido sus consecuencias más funestas que en otras ocasiones análogas”*⁸⁰. Dos años después el Gremio de pescadores de

⁷⁷ A.C.M.C.U., “Registro de salida desde 1º de julio de 1890 a 31 de diciembre de 1891”, 24 de diciembre de 1890.

⁷⁸ A.C.M.C.U., “Registro de salida de oficios desde 1º de julio de 1882 a 31 de agosto de 1885”, 27 de noviembre de 1883.

⁷⁹ Ibidem, 26 de agosto de 1884.

⁸⁰ A.M.C.U., leg. 1535, doc. s/n (3).



Santander socorría a la escindida cofradía castreña *Nuestra Señora de la Purísima Concepción* por otra desgracia:

“Muy Señor Mío: Tengo el gusto de contestar a su apreciable 12 de los corrientes, manifestándole que en la junta general celebrada ayer se ha acordado socorrer a las viudas y huérfanos con motivo del naufragio del 8, con la cantidad de cien pesetas, y particularmente abrir una suscripción entre el gremio de pescadores cuya lista, con las cantidades inscritas le remitiré tan luego esté terminada.

Acompaño a todos Vds. en el sentimiento que les embarga, por tan terrible desgracia y deseándoles todo género de prosperidades...”⁸¹

Comenzaba el siglo XX, en el año 1902, y poco habían cambiado los temores de los pescadores.

“DE MAR

El lunes pasamos los habitantes de Castro unas cuantas horas de zozobra, con motivo del fuerte temporal que se improvisó en la costa.

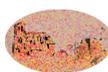
Once embarcaciones de pesca habían salido a la mar en las primeras horas de la madrugada, animados sus tripulantes por el buen cariz que presentaba la atmósfera.

A eso de las diez y media de la mañana coincidía la entrega de un telegrama del Vicario de Zarauz al Alcalde de esta villa anunciando un temporal, con la recalada de este a nuestros mares.

Puestas las gentes en alarma las campanas de Santa María comenzaron a doblar en vista de la terrible cerrazón que reinaba y que hacía doblemente peligrosa la situación de los pescadores. Poco después iban entrando en el puerto las embarcaciones, haciéndolo felizmente todas, excepto dos cuya suerte llegó a infundir serios y fundados temores por lo mucho que arreciaban los elementos.

Cuando por las calles próximas al muelle se veía gente llorando por los que faltaban, a media tarde se recibió un telegrama anunciando que dichas embarcaciones habían entrado sin novedad en Santurce.

⁸¹ A.M.C.U., leg. 1090, doc. s/n (1), 25 de septiembre de 1896.





Con esta gratisima noticia que cundió velozmente por la villa, quedó restablecida la calma, pero resonando entre las gentes justas recriminaciones de las que no hemos de hacer caso, a fin de que la gente de mar no cometa impudencias que pueden algún día costar muchas lágrimas.

El lunes, uno de los temores más fundados de naufragio, era por las malas condiciones de una trainera muy vieja que según nos aseguran no está en condiciones de salir a la mar ni en los tiempos más bonancibles.

Ya que haya hombres poco aprensivos que embarquen de esa manera, debe haber autoridades que se lo prohíban.

Otra de las cosas que se censuraban acremente era la falta de justicias de mar, que con sus señales evitan en todas partes y en no pocas circunstancias infortunios a los cabildos.

Ese abandono en que viven los pescadores de Castro puede dejar a sus familias tristísima memoria, además de proporcionarlas terribles penalidades.

Quiera Dios que esta última durísima lección les lleve al convencimiento, y lleguen los patrones de lanchas a una organización que en tiempos dudosos obligue a todos a arribar sin repetir temeridades que frecuentemente se cometen por esta falta de respeto que existe y puede ser causa de funestísimas consecuencias.

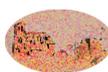
Afortunadamente el Vicario de Zarauz va haciendo prosélitos con sus oportunas predicciones, pero en algunos casos, como sucedió el lunes, llegando los avisos con retraso, son necesarias en el cabildo las autoridades de mar, a fin de que hallándose en sus faenas los pescadores obedezcan a las señales que haya necesidad de hacer improvisadamente⁸².

“BUEN EPÍLOGO

Magnífico ha sido el puesto por los pescadores de este puerto, en la historia de sucesos acaecidos el lunes último, a consecuencia del temporal que se desencadenó en esta costa.

El miércoles por la tarde celebraron reunión todos los patrones de lanchas y traineras, acordando regalar 250 pesetas al Vicario de Zarauz por los humanitarios servicios que presta los mareantes de esta costa comunicándoles sus observaciones metereológicas; celebrar una misa solemne en la iglesia de Santa María en acción de gracias al Todopoderoso por haber

⁸² L.I.C., 23 de febrero de 1902, Año V, nº 161.



salvado sin ocurrir desgracia alguna; y, finalmente, dejar prohibida la salida la mar en cuantos casos anuncie peligros el célebre astrónomo de Higueldo, decomisándose toda la pesca a las embarcaciones que infringieran esta determinación de los patronos.

El segundo acuerdo, sea la celebración de la misa, se cumplió el jueves.

Al acto religioso, no solo asistió el cabildo de mareantes en masa, sino que al repique de campanas acudieron numerosísimas personas de todas las clases sociales.

Nuestro virtuoso párroco D. Santiago Alcalde dirigió una sentida plática a los fieles, basándola en la historia de Jonás.

Recriminó la costumbre de muchos que blasfeman en las embarcaciones, y exhortó a los marineros para que se dedicaran más cuidado en las observancias de las prácticas religiosas.

La solemnidad resultó edificante, mereciendo general aplauso los acuerdos de los patronos y la sumisión de los tripulantes que han empezado a cumplirlos con exactitud y rigurosidad”⁸³.

Los periódicos locales narran en aquellos inicios de la centuria pasajes tan espeluznantes como el fechado en 1903:

“NAUFRAGIO DEL MIÉRCOLES

A las tres de la madrugada reinando un fuerte viento del Sud-sudoeste, salieron las embarcaciones de pesca de este puerto, considerando que el estado de la mar no había de hacer arriesgadas sus faenas.

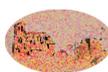
A las ocho de la mañana circuló por la villa la noticia de que una trainera había dado vuelta frente a Cerdigo, cundiendo el espanto entre las familias de los pescadores y la intranquilidad en el vecindario.

Las gentes interesadas discurrían llorando por los muelles ansiosas de recibir noticias concretas de lo que hubiera ocurrido.

No transcurrieron muchos minutos cuando se supo que al venir de arribada navegando a vela, había dado vuelta como a dos millas de la boca de Cerdigo la trainera “Virgen de Begoña”, de Ambrosio Bedialauneta, tripulada además de éste, por trece individuos llamados:

Jesús Barquín

⁸³ Ibidem.



Jesús Monsuarez
Aniceto Amor
Matias Bedialauneta
José Gimeno
Simón Barquín
Demetrio Aedo
Marcelino Colina
Hilario Larena
Alfredo Ruiz
Manuel Vega
Amó Barquín
Ángel Barquín

El triste suceso acaeció poco antes de las siete, al despuntar el alba.

Quilla al sol la embarcación, los náufragos se apresuraron a asirse a ella dando gritos desgarradores.

Jesús Barquín consiguió que uno de sus compañeros le agarrase de un antebrazo, pero no pudo hacer movimiento alguno porque tenía fuertemente agarrado al cuerpo a su hermano Amós, y desfallecido, y de éste a la vez pendía otro de los tripulantes que no sabía nadar.

Ante cuadro tan desgarrador otros que se hallaban sobre la quilla colocaban fajas en señal de auxilio, pero se las llevaba el fuerte viento reinante y por nadie eran divisados.

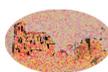
Como prueba final agitaron una blusa que llamó la atención de los tripulantes del bote *Rosario* Miguel Fernández y Juan Hierro, que comprendieron lo que ocurría y acudieron presurosos al lugar del naufragio.

A todo esto, cuando el *Rosario* llegó a prestar auxilio, los náufragos habían pasado cinco cuartos de hora de angustias.

Aquel bote salvador, que es muy fuerte, recogió a los catorce desventurados de la *Virgen de Begoña* y los condujo felizmente a Cerdigo, donde desembarcaron siendo objeto de todo género de atenciones por parte de aquel caritativo vecindario.

Varios de los náufragos emprendieron el camino de la villa deseando dar cuenta de lo sucedido, encontrándose en la carretera con personas de sus familias que acudían con ropas secas y calzado de que ellos se habían desprendido en la mar.

Inmediatamente se supo aquí que Amós Barquín y Aniceto Amor quedaban en Cerdigo en mediana situación.



Noticioso de ello el dueño de carruajes de alquiler D. José C. salió para aquel punto, con objeto de conducirles acá si su estado lo permitía...⁸⁴

El Ayudante de Marina, muy concienciado de la necesidad de dar más garantías a los pescadores, informaba en el mismo 1903 a sus superiores:

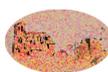
“(...) tengo el honor de manifestar a V.S. que en las costas de este Distrito no existe bajo alguno que necesite balizamiento pues el único que existe que es el CABRERA, situado a media milla de la Punta Rebanal, es perceptible pues sobre él altea la mar y aún rompe cuando es gruesa. En referencia a las señales acústicas para tiempo de nieblas puede decirse que sería conveniente y hasta necesario la instalación de señales acústicas, pues se ha dado el caso de tener que recurrir con 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 de unos 425 metros, conlleva la necesidad de clouarse 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 la entrada del canal que conduce al río Brazo Mar, en el que existen nueve carenas y varan en invierno las embarcaciones de la gente pescadora, por las obras del puerto se ha abierto otra que es muy peligrosa por las muchas rocas que en ella existen, por lo que conviene con celeridad el franquearla volando aquellas...⁸⁵

A las amenazas naturales de la mar se sumaban ahora las de las nuevas tecnologías:

⁸⁴ L.I.C., 22 de febrero de 1903, Año VI, nº 213.

⁸⁵ A.C.M.C.U., “Registro de salida, 1º de abril de 1900 a 27 de agosto 1904”, 24 de julio de 1903.



“Al regresar hoy de la pesca el vapor Castro-Verde de este puerto, me ha dado cuenta su patrón Pedro Rivero, de que hallándose a unas 13 millas mar afuera sobre la costa comprendida entre Cotohino y Mioño de este Distrito, fondeando su palangre para besugos rumbo NE, observó que cuando sólo le faltaba fondear las últimas calabazas, empezó la misma faena, al mismo rumbo por su barlovento, a poca distancia de la línea por el seguida y sobre ella la trainera que remolcó desde Santoña el vapor “cerco”, cuyo nombre no sabe, patroneada por Juan Subizaga de ese puerto. Que al regresar sobre sus aguas pasando el tirante a las calabazas, se incrustó con las de la trainera y se habían mezclado con las suyas; y una de éstas que no vio hasta después de haberla cortado con su hélice, la recogió a bordo (...). Que las pérdidas que ha experimentado son: unas 600 brazas de cordel, una calabaza inútil, 6 cuerdas con 28 anzuelos cada uno y unas 3 arrobas de besugo...”⁸⁶

Las desgracias no cesaban. A comienzos del último mes de 1907:

“CASTRO DE LUTO

Nuevamente la estoica parca ha venido a sembrar el dolor y la muerte entre la brava y sufrida clase pescadora de esta villa.

Una impresión de honda tristeza agobia desde el martes a este vecindario, motivada por el naufragio de tres botes de este puerto los que, debido al huracán que se desencadenó en la madrugada, naufragaron, sin duda a larga distancia del puerto. Las esperanzas que aún quedaban de haberse refugiado dichos botes y sus tripulantes en algún puerto o costa vecina, quedaron desvanecidas por completo el miércoles al recibirse la contestación a los telegramas que por esta Ayudantía de marina habían sido dirigidos a los puertos de Vizcaya y Santander, por los cuales pudo convencerse este pueblo de que la catástrofe había sido desgraciadamente cierta.

Como decimos antes, tres eran los botes naufragados y éstos iban tripulados en la siguiente forma:

El primero por su patrón Severiano laza de 48 años, su hijo Severiano de 25 y por Albino Inchausti (a) Chó de 49.

⁸⁶ A.C.M.C.U., “Registro de salida, 1º de setiembre 1904 a 24 de abril 1907”, 18 de febrero de 1907.



El segundo lo patroneaba Federico Acebal de 39 años, un hijo del mismo de 14 y los tripulantes, Zeus Barquín (a) *Quisquis* de 47 y Máximo Chavarri de 45.

El tercero estaba tripulado por Gabriel Abad (a) *Rumia cocos* de 35 años y por Epifanio Sámano de 27. Todos ellos han perecido y dejan cinco viudas con quince hijos a quienes ya que devolverles esos seres queridos es imposible, la Caridad nunca desmedida de este pueblo organizará diversos medios para allegar fondos que atenten en lo posible la inmensa desgracia que aflige a esas desgraciadas familias pescadoras.

Grande es la desgracia que nos aflige en estos momentos, y honda es la pena que sentimos al dar cuenta de este triste naufragio en el que han perecido nueve hombre que fueron queridos amigos nuestros a la vez que bravos pescadores, honrados vecinos y amantísimos padres de familia, a la que adoraban y por cuyo sustento han sido víctimas de las furias del mar en la costa de la Galea, esa parte peligrosa de Vizcaya que tantos hijos de Castro tragó con su soberbia y que acabará por dejarnos sin pescadores sino se pone el remedio debido.

Esa misma noche pudo haber sido mayor la hecatombe.

Los botes, que son muchos en número y que van tripulados por dos, tres y hasta por cuatro marineros, habían salido el lunes con rumbo a la Galea para quedarse al *rochel*, que consiste en pasar la noche fondeados y dedicados a la pesca del congrio.

El tiempo estaba bueno, la mar bella y suave el viento al Sur que reinaba, aunque se temía que pudiera cambiar al Oeste, viento que agita mucho la mar y es muy peligroso.

Algunos pescadores, como Víctor Laza, *El Niñu*, Ricardo Pérez (a) *Pampan*, y otros se vinieron con sus botes hacia tierra, aprovechándose del Sur y ante el temor de que el viento cambiara al oeste, pues así lo indicaban la dirección de las nubes.

Y efectivamente el tiempo cambió a las cuatro de la mañana, desencadenándose un fuerte huracán del Oeste que a los pocos momentos puso el mar imponente. Pero los botes que hemos nombrado ahora y los que se hallaban en la costa de Islares, no tuvieron tanto peligro, pues se habían colocado en sitio estratégico para poder ganar el puerto y así lo hicieron entrando en la dársena antes de amanecer.





Quedan pues en la Galea los tres botes que naufragaron, los de Antonio y Gabino Romaña y los de Antonio González (a) *Guaitu* y José Gimeno (a) *Llorón*.

Estos dos últimos consiguieron montar punta Galea, entrando de arribada en Santurce a las seis de la mañana, y Gabino Romaña entró en Plencia también a las seis de la madrugada, teniendo todos ellos que realizar horrorosos esfuerzos en lucha con las olas que azotaban fuertemente a aquellas pequeñas embarcaciones.

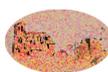
Antonio Romaña ante el temor de naufragar víctimas de los golpes de mar que rompían en las inmediaciones de la Galea, manifestó a sus tripulantes que el no iba hacia ningún puerto de Vizcaya, porque prefería perder la vida en mar ancha a tener que ahogarse en la costa, y apresando banda afuera, aguantó amurado todo el temporal y navegando entre grandes golpes de mar y fuertes brisas de viento, teniendo que largar la escota y achicar el agua repetidas veces logró entrar en este puerto a las diez de la mañana. Patroneaba un bote de don Venancio Rivero.

Antonio Romaña es un patrón valiente y sereno que en casos de peligro inminente como el de la noche fatal de que nos ocupamos, no se acuerda de la vida, para poner todos sus sentidos en la pronta realización de las maniobras. Aguantó el mar todo el temporal y como en otras muchas ocasiones, puede asegurarse que su serenidad le salvó la vida.

Los tres botes perdidos intentaron montar la Galea, cosa que indudablemente les hubiera salvado, pero no pudieron conseguirlo y es de suponer que naufragarían de cuatro y media a cinco de la mañana, víctimas de los fuertes golpes de mar que rompían con violencia y de la oscuridad de la noche que también influiría en la triste desgracia.

Roguemos a Dios por los pobres muertos y pensemos en aliviar la triste situación de sus familias que han quedado en el mayor de los desamparos y en la más triste de las miserias.

Han quedado mujeres sin esposos, padres sin hijos y todos ellos en la orfandad y la pobreza, pues además de perder a sus seres queridos, han perdido los escasos recursos hechos a costa de muchas privaciones y que consistían en los pequeños



botes que a estas horas habrán sido estrellados por la soberbia de las olas contra las rocas de la costa”⁸⁷.

En esta ocasión, a la solidaridad del vecindario en general y de los puertos vecinos, se sumó la de los emigrantes castreños en Cuba:

“POR NUESTROS NÁUFRAGOS LOS MONTAÑESES EN CUBA

Cuando habíamos tirado la primera plana de nuestro número de hoy, en la que insertamos el artículo relativo a la suscripción hecha en la Habana para socorrer a las familias de los pobres náufragos de esta villa, el señor alcalde don Timoteo Ibarra, nos hace entrega de los datos que publicamos a continuación.

Habana 28 de Enero de 1908.

Sr. D. Timoteo Ibarra..

Castro-Urdiales

Muy querido amigo: Tu muy grata fecha 14 de Diciembre último, anunciándome la horrible desgracia de nueve infelices marineros de esa villa, es en mi poder, y prueba evidente de que los hijos de Castro residentes en la Isla de Cuba y sus amigos, no son ajenos a las desgracias de ese pueblo, es la adjunta letra a tu favor expedida por el señor Luciano Ruiz, a cargo de esos señores Portillo, Ibáñez y compañía, por la suma de 852,82 pesos plata española, o sean pesetas 4.264,10 en la misma especie.

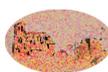
Tan pronto recibí tu citada carta, y aprovechando la oportunidad de celebrarse una junta de Directiva en el “Frontón Jai Alai”, inicié allí la suscripción que e indicabas, encabecé la lista en el referido “frontón”, siguióla la Directiva y personal subalterno...”⁸⁸

Todavía estaba en carne viva la herida del anterior naufragio, cuando acabando el mes de noviembre de 1908 otra desgracia vino:

“NAUFRAGIO

⁸⁷ L.I.C., 8 de diciembre de 1907, nº 463.

⁸⁸ L.I.C., 16 de febrero de 1908, Año XI, nº 473.



El domingo último, cerca de Galea, a las ocho de la mañana, dio vuelta quilla al sol un botrino de este puerto tripulado por los marineros Martín Cagigas y Víctor Salvarrey.

Los náufragos agarrados a la embarcación cinco horas, hasta que fueron recogidos por el vapor “Iciar” que los trajo a este puerto, no pudiendo salvar el bote que ha aparecido hecho pedazos en una playa de Barrica, Vizcaya.

El bote, que era nuevo y que con sus enseres valdrá 750 pesetas, pertenecía al pescador don José Gabancho, habiendo quedado en la mayor miseria él y su pobre familia.

Varios señores de esta villa han abierto una suscripción para socorrerle.

Esperamos que las personas caritativas vayan a socorrer al pobre pescador que ha perdido sus bienes y medios de vida”

Estamos ya en 1909 y el miedo a las desastrosas galernas del Cantábrico seguía muy presente:

“LA GALERNA

Otra vez han pagado con sus vidas los bravos pescadores del Cantábrico, aunque por fortuna, hemos tenido la suerte de que en Castro no han ocurrido desgracias.

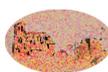
Los pescadores de Vizcaya, que tantas vidas perdieron en los horrores de la galerna del verano pasado, el día 12 de julio, han vuelto a sufrir nuevas desgracias, en la noche tremenda del lunes, pues víctimas de la soberbia de las olas, perecieron quince pescadores, tres del puerto de Ondarroa y dos del puerto de Orio.

De Lequeitio y otros puertos también zozobraron varias embarcaciones, cuyos tripulantes fueron recogidos por los vapores pesqueros, después de realizar grandes esfuerzos.

Bastante bien se ha presentado este año la costera de anchoa, pues algunos pescadores han obtenido utilidades de importancia.

En esta época las faenas de la pesca con redes se efectúan durante la noche, y por esta circunstancia, los barcos pesqueros salen del puerto al caer la tarde, para llegar a las ocho de la noche al sitio de las calas.

En el momento de largar o tender las redes fueron las embarcaciones sorprendidas por la galerna, y esta fue la causa de que en nuestro puerto no ocurrieran desgracias, pues si el temporal llega a desencadenarse un poco más tarde y como es



natural hubiera cogido a las embarcaciones con los artes en el agua, como ocurrió en los puertos de Vizcaya, nuestros pescadores se hubieran visto mucho peor de lo que se vieron y hubiéramos tenido que lamentar muchas desgracias.

El Cabildo actual se compone de sesenta embarcaciones próximamente entre vaporcitos, traineras y botes, constituyendo estos últimos la mayoría.

Estas pequeñas embarcaciones se veían mal, y el digno Ayudante de Marina de este puerto, para que fueran remolcadas, obligó a salir al mar a los patrones de los vaporcitos con sus embarcaciones.

A esta grandiosa obra de humanidad y compañerismo se prestaron todos, y especialmente los vapores *Bombita*, el de don Valentín García y *Santa Ana*, cuyo dueño, el protector y humanitario capitalista don Celestino de la Lama, se presentó en el muelle acompañado de su esposa la distinguida señora Anita Salvarrey a dar órdenes a su patrón don Julio Zaballa para que remolcase a cuantas embarcaciones necesitasen auxilio.

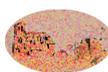
Esta labor de los vapores contribuyó a que fuese menos penoso el arribo de nuestras embarcaciones, las cuales, a las diez de la noche se hallaban ya en el puerto sin sufrir otras consecuencias que las fatigas de una penosa faena.

A nuestro humilde juicio, sería conveniente adoptar alguna medida para lo sucesivo, toda vez que los botes que hoy se emplean en la pesca de anchoa son muy pequeños y cargados como salen al mar con tres o cuatro redes resisten muy poco cuando el viento levanta marejada.

No estaría demás volver al sistema de los antiguos atalayeros. 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 con temporal y detrás de las embarcaciones que izaban la bandera regresaban al puerto los demás, quedando sujetos a una multa los patrones que no obedecían.

Repetimos, pues, que sería conveniente adoptar alguna medida antes de vernos en la triste necesidad de lamentar y socorrer alguna desgracia”⁸⁹.

⁸⁹ L.I.C., 30 de mayo de 1909, Año XII, nº 540.



Tal como pedía el periodista redactor de la anterior crónica, en el año 1910 se quiso recuperar en buena parte la función de las banderas de los atalayeros, aunque con otros recursos técnicos más modernos:

“S.M. el Rey (q.D.g.) de acuerdo con lo informado por la Dirección general de navegación se ha dignado disponer lo siguiente: 1º Que todos los vapores de pesca que se dedican a esta industria deberán llevar un cinturón o chaleco salvavidas por cada individuo (...) 2º Que este material se ejecutará en su condiciones a las exigidas en el reglamento vigente (...). Además de todo lo expuesto, hago a V. presente, que teniendo en cuenta pudiera recibirse a última hora de la tarde y estando ya en la mar las embarcaciones, noticia telegráfica de sobrevenir galerna o borrasca y por consiguiente no fuese visible desde la mar el aviso con la bandera izada en la Atalaya, lo conveniente sería tener previsto en este caso para sustituir dicha bandera por señal luminosa izada en el mismo paraje y de significación divulgada entre los pescadores”⁹⁰.

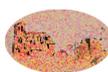
Y, además, ahora funcionaba con bastante normalidad la *Junta local de Salvamento*⁹¹ de náufragos:

“A consecuencia del violento temporal desarrollado en la costa cantábrica el pasado domingo, y que sigue pujante todavía y amenazador, a la vista de este puerto zozobró el bote “Joven Victoria”, poniendo en grave peligro las vidas de sus tres tripulantes, felizmente salvados, gracias al heroico comportamiento del joven marinero, Miguel Perales, que patroneando otro bote y corriendo el mismo riesgo, estaba en el lugar del siniestro.

Remitimos a nuestros lectores a la relación de aquél que hace la Junta local al Excmo. Señor presidente de la Sociedad Española de Salvamento de náufragos. Dice así:

⁹⁰ A.C.M.C.U., “Registro de salida desde 12 de mayo de 1909 a 6 de setiembre 1912”, 1 de junio de 1910.

⁹¹ De la mano del Ayudante de Marina, Luis Aguilar, y como de legación de la “Sociedad Española de Salvamento de Náufragos”, (Torres Goiri) se instauró en Castro la Sociedad local de Salvamento el 13 de abril de 1892. Al finalizar el siglo XIX contaba ya con una trainera, y otra de repuesto, equipada y entrenada para intervenir en operaciones de salvamento y rescate (tripulación: Manuel Bastarria, Jesús Monsuárez, Manuel Urculo, Bonifacio Cuella, Julio Zaballa, Ricardo Mar, Felipe Rego, Tomás Salazar, José Gimeno, Manuel Hierro, José María Salgado, Severiano Laza y José Aqueche), L.I.C., “El Castro de antaño: La Sociedad de Salvamento de Náufragos”, J.E.S., 13 de enero de 1985. Puede seguirse el nacimiento y primeros años de esta sociedad en F.V.: 6, 13, 20 y 27 de marzo, 10 y 17 de abril y 20 de mayo de 1892 (n.ºs. 30-42), 6 de agosto de 1893 (n.º 89), 30 de mayo, 12 y 19 de setiembre y 5 de diciembre de 1897 (n.ºs 288, 303, 304 y 315), y 16 y 23 de mayo de 1901 (n.ºs. 153 y 154).





*Anclote encontrado en las obras del
Muelle Norte (2003)*



“en el mediodía de ayer encontrábase algunas embarcaciones de este puerto en las faenas de pesca, de altura los vaporcitos y de litoral las embarcaciones menores.

En vista del cariz amenazador que se presentó y del telegrama que el señor Orcolaga anunciaba el temporal al Cabildo de marineros y al señor Ayudante de Marina, esta digna autoridad, ordenó que se izara la señal de peligro, en el palo de señales que nuestra Sociedad posee en la Atalaya.

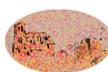
Al poco tiempo aparecían algunas traineras y botes que luchaban contra el cada vez más furioso viento S. en derrota del puerto.

Entre los que del N. O. venían en bordadas, se veían a cerca de una milla de tierra dos botes bastante aproximados entre sí: entonces uno de ellos, el “Joven Victoria” tripulado por José Gaviña, patrón, Pedro Gaviña y José González, arrollado por violenta racha, zozobró, lanzando al agua a sus tres tripulantes.

Inmediatamente salieron a salvar sus vidas, tan seriamente amenazadas, dos traineras del puerto, tripuladas por doce marineros voluntarios cada una y patroneadas por José Aguinaga y Manuel Pando respectivamente y cuando llegaron al lugar del siniestro encontraron ya en salvo a los tres náufragos a bordo del bote inmediato al suyo, que, patroneado por el joven y valiente Miguel Perales, condecorado ya dos veces con la medalla de plata por la Junta Central, consiguió recogerlos y conducirlos a puerto.

Se pensó entonces en salvar la situación económica de aquellos pobres náufragos que veían perdidos ya velas, cabos, aparejos y pesca y quilla al sol el bote adquirido a costa de tan duros y constantes trabajos.

Uno de los miembros de nuestra Junta local que se hallaba presente representándola, juzgando dificultísimo, sino imposible en aquellas circunstancias, el remolque a remo del bote, propuso dejar este allí fondeado, pero contestado que se carecía de estacha para ello y que los cabos con que contaba eran cortos, procediese por las dos traineras a enderezar el bote náufrago, para remolcarlo, consiguiéndolo con gran trabajo, pero con poco fruto, porque volvió a ponerse el bote quilla al sol apenas comenzado el remolque Una hora llevarían las traineras, forcejeando proa al viento sus ya fatigadas tripulaciones, si poder avanzar más que unos pocos metros, cuando a lo lejos se vio humear el vaporcito “Buenos



Aires” patroneado por José Sanchoyarto que regresaba de la pesca del besugo, y que después de recoger y conducir a puerto otras embarcaciones que remolcaban sus remolque con necesidad perentoria, acudió a tender sus cabos (alguno de los que faltó y fue sustituido) a las traineras, y al bote náufrago, logrando todos feliz ingreso en la dársena.

Nuestra Junta local además de agradecer profundamente los rasgos de caridad y de valor que prodigaron cuantos tomaron parte en la fielmente relatada escena, tratará en la próxima sesión de recompensarlos en la medida de sus reducidos ingresos”⁹².

Como logro positivo ya hay que apuntar también la construcción en la punta del muelle norte de la Dársena de la caseta para el “salvamento de náufragos” en 1911⁹³, a la vez que se modernizaban las señales de la Atalaya:

“Al Presidente del Noble Cabildo de San Andrés: con objeto de prevenir en lo posible accidentes desgraciados en la mar, tengo el gusto de dirigirme a V. como digno Presidente de esa Sociedad elegido recientemente, para que se interese en toda ocasión para el cumplimiento de lo acordado en Junta de Patronos el 27 de mayo de 1909, referente a los auxilios entre los vapores y demás embarcaciones dedicadas a la pesca, así como también para la colocación de la luz blanca en el palo de la Atalaya cuando pernoctando los individuos en el mar, se observase o hubiese noticia de peligros para ellos, y de cuya luz me fue notificado aviso por oficio de ese Cabildo el 2 de junio de 1910...”⁹⁴

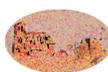
“El Presidente de la Junta local de salvamento de Náufragos me remite la instancia adjunta, solicitando del Ramo de obras públicas la construcción de una caseta para resguardar el bote salvavidas que cede la Sociedad de Salvamento de Náufragos, en cuanto esté construida en este puerto”⁹⁵.

⁹² Vida Castreña, 7 de diciembre de 1910. 1893 se pensaba en la construcción de una caseta, F.V., 3

⁹³ L.I.C., 30 de abril de 1911, nº 639. Sin embargo, ya en el año 1897 se pensaba en la construcción de una caseta, F.V., 3 de octubre de 1897, nº. 306.

⁹⁴ A.C.M.C.U., “Registro de salida desde 12 de mayo de 1909 a 6 setiembre 1912”, 26 de abril de 1911.

⁹⁵ Ibidem, 30 de abril de 1911.



La presencia de una, pequeña todavía, flotilla de lanchas a vapor dejaba notar ya sus efectos beneficiosos, incluso sobre el resto de los barcos tradicionales de vela y remo:

“La pescadora doña Josefa Maíz se ha acercado a nuestra redacción suplicándonos demos las gracias en su nombre al digno Ayudante de marina de este puerto don Ángel Ramos Izquierdo, por la actividad e interés que demostró días pasados, ordenando a los vapores pesqueros a que salieran a dar remolque al bote del conocido pescador Antonio Romaña, que se hallaba en peligro, debido al fuerte viento del Sur que reinaba”⁹⁶.

Los vaporcitos iban siendo ya una garantía de vida. Las actas municipales del año 1911 recogen esta sabrosa descripción al respecto:

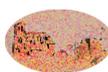
“Dada cuenta del escrito presentado por Manuel Losada, pescador y vecino de esta localidad de fecha veinte y uno del corriente, manifestando, que en el mismo día sobre las once de la mañana al regresar a este puerto con sus compañeros Joaquín Hierro y Antonio gotilla de la faena de la pesca, encontrándose a la altura de Santa Ana, tuvieron la desgracia de que diera vuelta la embarcación a consecuencia de una racha de fuerte viento, viéndose en grave peligro de perecer a no haber sido auxiliados por uno de los vapores pesqueros de este puerto y que a consecuencia del naufragio han perdido los aparejos de la embarcación, y careciendo de medios de fortuna para reparar las pérdidas sufridas, suplica al Ayuntamiento en su propio socorro y en el de sus compañeros, se digne concederles algún socorro para poder adquirir las ropas y demás efectos tan necesarios para el ejercicio de su profesión; acordando en su vista los señores concejales que a cada uno de dichos individuos se les facilite las ropas de aguas a cuenta de este Ayuntamiento”⁹⁷.

Por fin, en 1912 mejoró, aumentando con ello la seguridad de barcos y marineros, la iluminación y señalización del puerto:

“Los sufridos pescadores de nuestro puerto están de enhorabuena.

⁹⁶ L.I.C., 23 de abril de 1911, nº 638.

⁹⁷ A.M.C.U., L. 41 (Actas), 22 de noviembre de 1911.



Hace ya mucho tiempo venían quejándose de que se retrasaba demasiado la colocación de las luces de enfilación del nuevo puerto, toda vez que por la noche y en los días de cerrazón se hacía la entrada muy peligrosa.

Haciéndose eco de tan justas quejas, el alcalde de esta ciudad don Fernando España no ha cesado hasta ver realizados los deseos de nuestros pescadores.

El señor España tuvo conocimiento días pasados de que habían llegado referidas luces con sus correspondientes aparatos, e inmediatamente hizo gestiones para que fueran colocadas a la mayor brevedad posible.

Para conseguirlo se dirigió al Senador liberal don Enrique Pico y este señor, cuya actividad es por todos reconocida, realizó grandes gestiones cerca del señor Ingeniero Jefe del Servicio Central de Señales Marítimas, con excelentes resultados, pues el día 9 del corriente mes, fue designado por aquella Jefatura el ingeniero don José Herbella para dirigir las obras de montaje de los aparatos de las luces de enfilación de nuestro puerto.

El ingeniero señor Herbella ha recibido ya órdenes de salir para esta ciudad, y se espera su llegada de un momento a otro...⁹⁸

Nunca faltaban ahora, en la lucha constante contra las desgracias en la mar, pruebas de solidaridad. Señal también inequívoca del calado social que el problema había alcanzado. Los castreños pudieron demostrar su espíritu de unión con otros pescadores en el verano de 1912:

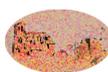
“POR LAS FAMILIAS DE LOS NÁUFRAGOS

Nuestro querido pueblo, que se distinguió siempre por sus sentimientos generosos y nobles, ha dado una prueba más de su hidalguía y generosidad, respondiendo cuando ha llamado la voz de la Caridad para socorrer a las familias de los pobres náufragos de los puertos de Vizcaya.

Invitados por el alcalde don Fernando España, días pasados se celebró una reunión en el salón de sesiones de nuestro Ayuntamiento, asistiendo distinguidas personalidades de esta ciudad.

Se acordó abrir una suscripción para allegar recursos con destino a las familias de los náufragos...

⁹⁸ L.I.C., 21 de abril de 1912, Año XV, nº 690.



El Gremio de Pescadores por su parte ha contribuido también con la cantidad de 500 pesetas que nuestros marineros han dado gustosos para las familias de sus hermanos los pobres pescadores de Vizcaya.

El domingo por la mañana, una comisión compuesta del digno Ayudante de Marina de este puerto don Ángel Ramos Izquierdo, el presbítero don Patricio Zarandona, don Gabriel Tueros, el presidente del Gremio de Pescadores, don Vicente Gainza..., recorrió las calles de la población con la banda de música, adquiriendo la cantidad de 517 pesetas.

Otra comisión compuesta de dignísimas personalidades, anda también por las casas adquiriendo recursos...

También se está organizando una velada...”⁹⁹

Todo el mundo buscaba soluciones para evitar las desgracias de los naufragios. Hasta el semanario *Flavióbriga* aconsejaba a los pescadores el uso de las llamadas en 1912 “anclas flotantes”¹⁰⁰. El mismísimo Ayudante de Marina apostaba por convertir, un año después, las cada vez más avanzadas obras portuarias de Castro en un auténtico “puerto de refugio” para los pescadores del Cantábrico:

“PUERTO DE REFUGIO

Desde al catástrofe de Bermeo, en que tantas vidas pagaron su tributo al mar, nuestro Gobierno se viene preocupando con verdadero interés de dotar a la costa cantábrica de varios puertos de refugio donde puedan recalar nuestros sufridos y valientes pescadores en os momentos de inminente peligro.

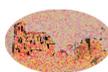
Es indudable, que esos puertos, han de prestar ala clase marinera de la costa grandes servicios, pues estarán dotados de vaporcitos especiales y demás elementos necesarios para poder prestar auxilios en los casos de fuerte temporal.

Estos propósitos de nuestro Gobierno debemos retenerlos muy en cuenta, pues aunque nuestro puerto es bien conocido, no por eso debemos esperar a que las cosas se hagan pos sí solas y debemos hacer cuanto podamos para ver realizada esta hermosa obra en el menor tiempo posible.

Sabemos que la Dirección de Obras de Puertos, ha pedido informes sobre el particular a las distintas Ayudantías de Marina y sabemos también que el digno y celoso Ayudante de

⁹⁹ L.I.C., 25 de agosto de 1912, Año XV, nº 707.

¹⁰⁰ F.A., 4 de diciembre de 1912.





Marina de este puerto don Ángel Ramos Izquierdo, ha emitido un razonado informe, en el que de una manera magistral, demuestra práctica y teóricamente que sin disputa alguna nuestro puerto reúne excelentes condiciones para ser declarado puerto de refugio por ocupar una situación inmejorable para poder prestar grandes servicios a toda esta costa.

El informe del señor Ramos Izquierdo, es tan razonado y tan lógico que por si solo debiera bastar para que nuestro puerto fuera declarado puerto de refugio; pero sin embargo, todas las personas interesadas y que por su posición social o política están llamadas a buscar para Castro los mayores beneficios, deben intervenir en esta importantísima cuestión de los puertos de refugio y procurar que el nuestro no quede a la zaga de los demás de la costa...”¹⁰¹

Con ya bastante menos virulencia que en épocas anteriores, pero, de vez en cuando, las noticias de algún naufragio seguían encogiendo el corazón de los pescadores castreños:

“NAUFRAGIO

Al regresar ayer del Abra de Laredo, debido al fuerte viento del Oeste que reinaba, zozobró a las 10 de la mañana en derrota de Los Hoyos la trainera de don Jacinto Cortazar patroneada por Damián Chagastay y tripulada por los marineros Huían Aya, Martín Cagijas, José Soba y Salvador Romaña.

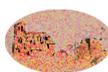
La trainera “Pedro María”, que patroneada por Dionisio Gómez venía también corriendo la tepestad, consiguió salvar a los náufragos y recoger algunos enseres, después de realizar sus tripulantes titánicos esfuerzos.

La trainera zozobrada no fue posible traerla al puerto a pesar de los grandes trabajos que para conseguirlo realizaron algunos vaporcitos pesqueros.

Es de esperar que la Junta Local de la Sociedad de Salvamento de Náufragos premie como merece el digno comportamiento del patrón de la trainera “Pedro María” Dionisio Gómez y de los tripulantes de la misma, ya que tan heroicamente salvaron la vida a sus cinco compañeros con grave riesgo de perder la suya”¹⁰².

¹⁰¹ L.I.C., 2 de febrero de 1913, n° 730.

¹⁰² L.I.C., 7 de diciembre de 1913, n° 774.



Junto a la anterior noticia, también podemos ver otras de corte más halagüeño, como ésta de 1921 y que tanta incidencia tuvo en la ciudad:

“REPARTO DE PREMIOS

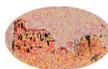
El día de la Purísima, tuvo lugar en el salón de sesiones de nuestro Ayuntamiento, el acto altamente simpático de premiar el valor y la abnegación del patrón y tripulantes del vapor pesquero “Alfonso XIII” de este puerto por el heroico salvamento de la tripulación del velero británico de 100 toneladas “Douglas Adams”, hecho ocurrido en 20 de febrero del año anterior y en el que perdió la vida, al realizar el salvamento el infortunado marinero de dicho pesquero, Víctor Gómez Quintana, q.e.p.d.

Presidió el acto el señor cónsul regional del Norte de España, Mr. A. M. Madden G.M.G. con su esposa e hijo, asistiendo el señor Alcalde don Cayetano Tueros, el señor Ayudante de Marina don Pedro Zarandona, los Vicecónsules inglés don Antonio Ibáñez, francés don Francisco González, italiano don Camilo Salvarani, el señor Cura párroco don Fernando Velasco, la Junta de Salvamento de Náufragos, el Gremio de pescadores y otras muchas personalidades, todos atentamente invitados y numeroso público.

El señor Ibáñez, traduciendo lo que el señor Cónsul le indicaba, explicó el acto que fue sumamente conmovedor y arrancó al público frases de admiración y de dolor, especialmente cuando dijo que los marineros salvados por los de Castro no habían llegado a su país, pues se habían ahogado. Después de reparar el barco en Bilbao, al llegar a las costas de Terranova, naufragaron nuevamente y también fueron salvados, y hechos de nuevo a la mar, volvieron a naufragar, y en este naufragio perecieron.

El Concejal de este Ayuntamiento, don Eusebio Serrucha, pronunció un breve pero sentido discurso, dando las gracias, en nombre de los agasajados, al gobierno inglés y rogó al señor cónsul hiciera llegar a S.M.B. y a su Gobierno, para que este lo remita al Gobierno canadiense, el testimonio de gratitud de los pescadores de Castro.

Seguidamente, procedió el señor cónsul, ayudado del señor Ayudante de Marina, a distribuir los premios, consistentes en un reloj de oro con sentida dedicatoria al patrón del “Alfonso XIII” don Jacinto Cortazar Urresti, y de plata, también con su



correspondiente dedicatoria a los tripulantes Dionisio Cahgartaí Cocorroza, Felipe Helguera Miquelarena, Luis Soba Vildósola, Ángel Isasi Miquelarena, Nicolás Gutiérrez Helguera, Antonio Calle Gotilla y Joaquín Liendo Cendoya, y a la viuda del infortunado Víctor Gómez Quintana, Lorenza Albo Casas, 65,71 pesetas.

Terminado el acto fueron obsequiadas las autoridades y personas invitadas con un abundante y delicado lunch en el despacho del señor Alcalde.

Felicitamos sinceramente a los organizadores de tan conmovedor acto, así como también a los agraciados por su desinterés y sacrificio en salvar la vida de sus semejantes con desprecio de la suya”¹⁰³

Es cierto, como en otro apartado he señalado, que la mecanización de la flota pesquera de Castro Urdiales resultó lenta y no demasiado exitosa. Aún así, también es evidente que la presencia a partir de los años veinte de mayor número de lanchas a vapor se tradujo en mayores cotas de seguridad. Propulsión mecánica garantizada en cualquier momento y cubiertas jugaron a favor de la vida de los pescadores. A pesar de la otra cara de la moneda: las grandes explosiones de algunas calderas de vapor. Mucho se había logrado, pero todavía en los años treinta podemos leer luctuosas noticias como las siguientes:

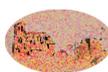
“SOLEMNES FUNERALES POR LA VÍCTIMA DEL NAUFRAGIO DEL PESQUERO “D”

A las diez de la mañana del viernes se celebraron en la iglesia parroquial de Santa María solemnes honras fúnebres en sufragio del alma del malogrado pescador Jesús Ochoa Pazos, víctima del naufragio ocurrido en la punta de Sonabia al barco pesquero del Cabildo de Pescadores de San Andrés “D”.

Las amplias naves del templo parroquial se vieron invadidas de gente y el duelo fue presidido por la Junta directiva de la Sociedad de San Andrés, a la cual pertenecía el desventurado Ochoa. Acudieron también representantes de las cofradías de pescadores de San Pedro, de este puerto, de Santander, Laredo, Santoña y Colindres y elementos de la Schola Cantorum interpretaron admirablemente la “Misa de Réquiem” de Perossi, a tres voces”¹⁰⁴.

¹⁰³ F.A., 11 de diciembre de 1921.

¹⁰⁴ E.P.V., 19 de diciembre de 1933.



“BARCOS A LA DERIVA

En la madrugada del viernes y debido al intenso temporal y a una gran pleamar, fueron arrastrados por el mar, los barcos de pesca de esta matrícula, “San Andrés” y “San Juan”, que se encontraban varados en la rampa de Sanguillén, ya que estos días los están preparando para la próxima costera.

El “San Juan” estuvo indeciso si quedarse en el puerto, entrar en la dársena o tomarse las de Villadiego, como su compañero el “San Andrés”. Debió arrepentirse de su travesura, ya que se quedó junto al cargadero de Alén, pero sufriendo algunas averías en su casco.

El “San Andrés” navegó a la deriva, yendo a parar (que no sabemos si hubiese parado si no le van a buscar), cerca de Punta Galea.

Dos embarcaciones de este puerto tuvieron que salir en su busca y captura, trayéndole a puerto.

Por fortuna, el “San Andrés” no sufrió ninguna avería, renaciendo, con la vuelta del barco pródigo, la tranquilidad en su armador”¹⁰⁵.

No desaparecían del todo las amenazas naturales de la mar, cuando cada vez era más presente las de las nuevas tecnologías:

“EXPLOSIÓN EN UNA MOTORA, 1933

Sobre las tres de la madrugada del miércoles se oyó en toda la ciudad una fuerte detonación, procedente del puerto. Entre la gente que se desertó al ruido y los marineros que se encontraban dispuestos ya para salir a sus faenas de la pesca cundió la alarma y dirigieron sus pasos al lugar del accidente a prestar socorro.

La lancha motora “María Madre” propiedad de José María Helguera la estaban preparando sus tripulantes para salir al chicharrillo, cuando al abrir la puerta del capot que protege el moto, el gas producido por la gasolina que perdía el carburador, se inflamó, produciendo la formidable explosión, que arrancó el capot de cuajo, lanzándolo a gran altura con dos hombres que sobre el estaban, cayendo al agua.

Por fortuna, ambos marineros no sufrieron otras consecuencias que el remojón consiguiente.

¹⁰⁵ E.P.V., 18 de marzo de 1934.



No tuvieron la misma suerte otros tripulantes que tuvieron que ser curados de diversas quemaduras.

Estos son los siguientes: Nicolás Helguera, quemaduras de segundo grado en las manos y brazos y de primer grado en la cara y pies; pronóstico reservado.

Eleuterio Mañas, conjuntivitis, producida por quemaduras; pronóstico reservado.

Marcial Helguera, quemaduras en la cara, pies y brazos de primer grado; pronóstico leve, lo mismo que Román Villanueva, José Sarabia y Nicolás López.

Después de curados por el forense don Luis Navega y por el médico señor Isasi, pasaron a su domicilio.

La motora, en el momento de la explosión, fue echada a pique por sus mismos tripulantes para evitar el incendio a su bordo”¹⁰⁶

¹⁰⁶ E.P.V., 2 de septiembre de 1933.



COMISION DE AUXILIOS Á LAS FAMILIAS DE LOS NAUFRAGOS DEL CANTÁBRICO.

CUENTA GENERAL DE INGRESOS Y GASTOS, APROBADA EN REUNION GENERAL DE 4 DE AGOSTO DE 1878.

	Reales.	Cénts.	Reales	Cénts.
BENEFICIO DEL CAPITAN BOYTON.				
Ingresos..	1878			
Gastos..	862		1016	
BENEFICIO DEL COLEGIO DE D. EVARISTO DEY.				
Ingresos..	3625			
Gastos..	1312		2313	
BENEFICIO DEL CONCIERTO VOCAL E INSTRUMENTAL DE LA SOCIEDAD EUTERPE.				
Producto líquido..			1601	
BENEFICIO DEL TEATRO PRINCIPAL.				
Ingresos..	4575			
Gastos..	1354		3221	
BENEFICIO DE LAS CORRIDAS DE TOROS.				
Recibido de la empresa.	25000			
Gastos pendientes de reclamacion á la misma.	3392'20		21607'86	
BENEFICIO DEL GRAN TEATRO DEL LICEO.				
Ingresos..	3125			
Gastos..	880'52		2244'48	
Lista de suscripcion.	64874			
Gastos generales.	6332'93		58541'07	
Total reales vellon.			90544'35	
A DEDUCIR.				
Recibos incobrables.	232			
D. Gerónimo Pujol que en lista de suscripcion figura por reales 200, debiendo ser..	100			
Moneda falsa..	22			
Líquidos..			90190'35	

DISTRIBUCION.

PROVINCIA DE SANTANDER.

	Victimas.	Reales.	
Santander.	52	18391'76	
Colindres..	26	9195'88	
Laredo.	24	8488'48	
Castro Urdiales.	3	1061'04	
Naja.	1	353'68	37490'84
VIZCAYA.			
Bermeo.	85	30063'48	
Lequeitio.	7	2475'80	
Elanchove.	41	14501'20	
Ondarroa.	9	3183'16	
Guecho.	2	707'36	50934'00
GUIPÚZCOA.			
San Sebastian.	5		1768'51
Total.	255		90190'35

Barcelona 31 Julio de 1878.

El Presidente, Perfecto M. de Olalde.—*Los Vocales*, Aristides de Artiñano; Fernando E. de Zumeta; Francisco Alejandro; Pedro de Larrañaga; Juan A. de Ilarramendi; Gumersindo Villar; Daniel Ortiz; Ernesto de Otadui, *Secretario*.

NOTAS.—Los comprobantes de estas cuentas se hallan en la Secretaria á disposicion de cuantas personas suscritas deseen examinarlas.

La cantidad correspondiente á cada puerto se ha remitido al Alcalde de la respectiva localidad para su distribucion entre las familias de los naufragos.

La Comision tiene, además, en su poder varios objetos regalados para unir sus productos á la suscripcion, y así que realice la subasta que de todos ellos proyecta, distribuirá el producto que resulte entre las Provincias con arreglo á las victimas que cada una ha sufrido.

El Centro Naval Español, de Barcelona, ha designado ya los seis huérfanos que se encarga de mantener y educar á su costa, segun se anunció oportunamente.



6

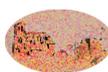
VAIVENES POCO OPTIMISTAS EN EL CONTINGENTE DE PESCADORES

Durante muchos siglos, casi en exclusividad desde la desaparición definitiva de la flota mercante en la centuria del XVII, la pesca fue el principal soporte económico de la villa de Castro Urdiales. Aproximadamente entre los años 1840 y 1880 la actividad pesquera conoció años muy buenos; casi seguro que los mejores de su historia. Pero, sin embargo, en la última de aquellas fechas, a pesar del dinamismo que durante bastantes décadas había tenido el mundo pesquero, otras actividades tomaron ya el liderazgo de la economía.

La minería en bastantes de las aldeas del término municipal y las diferentes obras portuarias, pasaron a ser el motor del desarrollo económico¹⁰⁷. La extracción y embarque marítimo de minerales atravesó por una etapa ciertamente expansiva y dorada entre los años 1880 y 1906. También las últimas décadas del siglo XIX corresponden a años de frenética fiebre en la construcción de embarcaderos y cargaderos cantilever de mineral. Por otra parte, las obras titánicas de mejora y ampliación integral del puerto comenzaron en el año 1897, y aunque continuaron hasta 1928, el período de mayores trabajos duró hasta 1911.

No podía ser de otra forma. Todos estos cambios y nuevas realidades económicas tenían que afectar al contingente de población dedicada a la pesca. Como podemos apreciar en el cuadro que sigue, el número de pescadores no paró de crecer, con una fuerza desconocida, entre los años 1832 y 1886. Desde entonces, y acusadamente durante los últimos años del siglo XIX y primer decenio del siguiente, descendió. No cabe duda: era el resultado directo, al que se le podrían añadir otros factores puramente

¹⁰⁷ Ojeda San Miguel (2003), Obras de ampliación...



biológico-pesqueros, de la marcha de gente joven a trabajar en las minas, transporte y embarque de mineral, y en las obras portuarias.

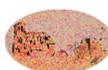
EVOLUCIÓN NÚMERO DE PESCADORES PUERTO DE CASTRO URDIALES	
ANOS	NÚMERO
1832	260
1841	367
1869	376
1878	450
1886	520
1889	348
1909	273
1911	385
1913	354
1916	337
1925	379
1935	346

Fuente: Ojeda San Miguel (2003) y (2005), A.M.C.U.: leg. 1946-L.1, L. 329, leg. 665-L.1, L. 14 y Anuarios de Pesca y memorias.

Para comprender de una forma más global el devenir de la población dedicada a las faenas pesqueras es imprescindible echar mano de otras variables. La población de la villa de Castro Urdiales (sin las aldeas) pasó de los 3.391 habitantes censados en el año 1857 a 5.591 en 1900: ganancia sustancial que hay que poner en relación, además de otras cuestiones puramente demográficas (mejoras en la alimentación, descenso de la mortalidad, aumento de la salubridad pública...), con la bonanza del sector pesquero. Sin embargo, aquella trayectoria, que en un principio parecía que podía ser de larga duración, se truncó con la llegada del nuevo siglo. La población urbana descendió hasta 4.134 habitantes censados en 1909¹⁰⁸. Un poco después, en 1916, remontó algo hasta 4.732 habitantes¹⁰⁹. Y únicamente el casco de la villa recuperó los niveles conseguidos al acabar el siglo anterior en el año 1930, con los 5.642 habitantes empadronados.

¹⁰⁸ A.M.C.U., leg. 1946, L.1.

¹⁰⁹ A.M.C.U., L.329.







Por su parte, la población minera, mayoritariamente residente en localidades y aldeas fuera de lo que siempre se ha considerado la Villa, tuvo también una dinámica evolutiva muy clarificadora: el número de obreros y jornaleros mineros estuvo en continuo crecimiento en los últimos veinte años del siglo XIX, hasta alcanzar la cifra de 1.794 en 1904; desde entonces, poco a poco, el montante empezó a descender hasta los 894 mineros en activo que trabajaban en el año 1931. Recorrido también muy en consonancia con el de la producción en las minas, que empezó también a descender, sin recuperar nunca los niveles de 1900, hasta la década de 1930.

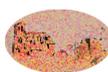
El contingente de pescadores, como hemos visto en el anterior cuadro¹¹⁰, después de años difícilísimos en la primera década del Novecientos se recuperó en la siguiente, y con vaivenes, se mantuvo hasta 1935 en niveles parecidos a los de 1841, cien años antes. Creo, a falta de dar en un futuro con más datos cuantitativos de primera mano, que esta realidad casa con las cifras de población y trayectoria minera antes puestas sobre la mesa. A pesar de que la crisis de la pesca continuó hasta la década de los años treinta, en que acaba nuestro estudio, el número de pescadores recuperó algo el nivel porque no había otro sitio donde trabajar: la cota de trabajos bajó mucho en las obras portuarias ya en los años veinte, y las minas poco a poco fueron perdiendo dinamismo. En este contexto la gente que ya no podía trabajar en tierra no tuvo más remedio que regresar a la “miserable” vida de la mar¹¹¹ o, en caso extremo, emigrar.

La población pescadora, en otro orden de cosas, en las cuatro primeras décadas del siglo XX no varió prácticamente de ubicación, y siguió asentada en las mismas calles que cien o trescientos años antes: “Las calles *más marineras* fueron siempre las de San Juan, Nuestra Señora, Ardigales y La Mar”¹¹².

¹¹⁰ Las cifras que utilizamos son las oficialmente reseñadas en censos y padrones. Por eso, es más que probable que en las oficinas del Cabildo, al incluir a ancianos y a aprendices, los contingentes resultaran siempre algo mayores.

¹¹¹ Ojeda San Miguel (2005), De la vida...

¹¹² Ojeda San Miguel y Garay (2003), Notas históricas..., ob. cit.

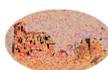


**CASTRO URDIALES - CENSO DE
POBLACIÓN - AÑO 1901**

<u>CALLES</u>	<u>VARONES</u>	<u>HEMBRAS</u>	
Plaza Alfonso XII	31	41	
Belén	149	171	
Correría	58	90	
Escorza	13	22	
Nuestra Señora	104	124	
Once de mayo	41	43	
Plazuela	102	145	
Rúa	295	323	
Santa María	80	97	
San Juan	176	175	
Santander	345	420	
Ardigales	449	512	
Barrera	20	33	
Bilbao	75	77	
Eguilior	21	37	
Jardines	83	74	
Linares Rivas	66	64	
Mar	265	326	
Ronda	187	200	
Carretera (desde la Glorieta a la villa)	121	198	
<u>PUEBLOS*</u>	<u>VARONES</u>	<u>HEMBRAS</u>	<u>TOTAL</u>
Sámano	570	597	1167
Otañes	1249	706	1955
Ontón	929	561	1490
Mioño	736	478	1214
Santullán	210	162	372
Lusa	351	142	493
Allendelagua	95	92	187
Cerdigo	100	101	201
Islares	158	138	296
Ontón	106	105	211

* "Ahora Bien; a primera vista llama la atención, examinando el resumen general, el exceso del sexo masculino; pero se explica satisfactoriamente con el dato de los 1.138 varones "transeuntes", que son en su mayoría trabajadores de las minas..."

Fuente: La Unión Castreña, 6 y 20 de enero de 1901, números 135 y 136, "El Censo de población".



■ VIVIENDAS DE PESCADORES

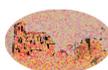


FUENTE: PLAN NACIONAL DE MEJORAMIENTO DE LA VIVIENDA
EN LOS POBLADOS DE PESCADORES
MADRID 1942

**DISTRIBUCIÓN DE LA POBLACIÓN
MARINERA POR CALLES - CASTRO
URDIALES (1909 - 1935)**

<u>CALLES</u>	<u>AÑO 1909</u>	<u>AÑO 1916</u>	<u>AÑO 1935</u>
Santa María	15	21	15
Belén	36	47	30
San Juan	45	45	70
Rua	62	71	54
11 de mayo	14	19	11
Nuestra Señora	21	25	23
Santander	15	6	5
Plazuela	1	1	
Correría	3	10	10
Plaza y Chelines	3		2
Escorza	1	5	4
Bilbao	1		6
La Mar	4	14	26
Siglo XX	1		
Ardigales	51	66	77
Urdiales		1	1
J.M. Pereda		2	
M.P. Camino		2	
Hospital		1	1
Brazomar		1	
Blasco Ibáñez			2
San Francisco			1
Linares			5
Silvestre Ochoa			1

Fuente: A.M.C.U.: leg. 1946.L.1 y I.329.











SEMANARIO
ILUSTRADO

Literatura, Información local
Delicias,
Curiosidades.

NO SE DEVUELVEN LOS
ORIGINALES

REDACCIÓN Y ADMINISTRACIÓN
Mellón Pérez de Camino

PRECIOS
DE
SUSCRIPCIÓN

CASTRO-URDIALES

Trimestre, pesetas 150
Provincias, " 175
América, año, plus. 15

NÚM. SUELTO 10 CÉNTIMOS

Anuncios, reclamos
y esquelas
á precios reducidísimos

AÑO 111

CASTRO-URDIALES 17 DE MARZO DE 1912

NÚM. 87

VIDA CASTREÑA

Rápida

hasta mucho después en el conchillo de Eñeso, elevó su pensamiento á Dios, y recordándose sobre un montón de virtudes, se quedó profundamente dormido.

col, á causa de su lenta dicomposición, que cuando bien con la forma en que el pensamiento toma el alito.

117

DE CUANDO LA PESCA DEJÓ DE SER EL NEGOCIO PRINCIPAL DE CASTRO URDIALES: 1895- 1905

El periodista E. Serrano resumía de esta forma tan clarividente el período comprendido entre los años 1895 y 1905 en Castro Urdiales:

“De ayer a hoy, el número de embarcaciones ha venido disminuyendo considerablemente, en la actualidad son escasas o limitadas las que se dedican a la pesca. Del mismo modo han venido reduciéndose el número de fábricas de conserva y las de salazón y escabeche. La abundancia temporal de trabajos terrestres, diezmaron el elemento joven pescador que vio retribuidos sus esfuerzos y con menos proporción de vidas, en las numerosas ocupaciones. Esta escasez de embarcaciones, de brazos marineros y por consiguiente de pesca, y el cierre de muchas fábricas, dejaron en peligro agónico el negocio pesquero que era el mejor y principal medio de vida local. Por otro lado, el afán de hacer fortuna a la clarividencia de algunos que vislumbraron el dudoso porvenir de Castro, dio grande contingente a la emigración”¹¹³.

¹¹³ L.I.C., 30 de enero y 5 de febrero de 1910.

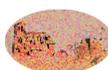


**CAPTURAS EN EL PUERTO DE
CASTRO URDIALES**
(QM.)

<u>AÑOS</u>	<u>VOLUMEN</u>
1892	23.504
1908/14	11.778
1920	22.716
1927	14.333
1934	24.823

Fuente: Ansola, Ojeda y Ortega

Por el momento, no son muchas las cifras que nos han quedado para poder calibrar en una deseable serie anual la evolución del volumen de capturas. Pero sí las suficientes (ver cuadro anterior) para hacernos una “idea” aproximada del devenir de la actividad pesquera castreña. Entre los años 1892 y el período promediado que va de 1908 a 1914 se produjo probablemente la mayor contracción de la actividad en la historia contemporánea de nuestro puerto: los niveles de pesca, después de haberse mantenido durante más de 50 años en grados muy altos, se redujeron prácticamente a la mitad. El 10 de noviembre de 1898, “La Ilustración de Castro”, en su primer número decía: “Deplorable es la situación por que viene atravesando esta villa (...); la falta de pesca que tiene cruzada de brazos a la marinería y paradas las grandes fábricas de conservas que en



Castro existen...»¹¹⁴ El volumen de capturas remontó el vuelo en 1920, para volver a caer con enorme fuerza siete años más tarde, y, finalmente, recuperar los varemos de finales del siglo XIX en el año 1934.

En definitiva, enormes bajonazos y siguientes recuperaciones, que vistas aisladamente pueden llevar a más de un engaño. En 1892 Castro Urdiales era el puerto de la actual demarcación administrativa de la Comunidad autónoma de Cantabria que mayor volumen de capturas veía entrar en su dársena. Bajó en este ranking hasta el puesto número cuatro de la Región en los años que van de 1908 a 1920 y, a pesar de recuperar las cotas de capturas iniciales, en 1934 era ya el sexto puerto. Dicho de otra forma: Castro Urdiales fue perdiendo y perdiendo importancia como puerto pesquero durante la primera veintena del siglo XX. En Castro no, pero en el resto de la antigua provincia de Santander era bastante evidente que en este período las capturas iban en franco crecimiento.

También se produjeron algunas variaciones notables con respecto a las especies capturadas. Si en el siglo XIX sardinas, besugos y bonitos fueron los pescados más vistos en los muelles, ahora las cosas cambiaron. En el año 1920 las capturas fueron, por este orden, 1.010.000 kilogramos de anchoa, 810.000 de sardina, 68.600 de bonito, 64.500 de verdel, 40.000 de chicharro y 6.125 de besugo¹¹⁵. La anchoa se había convertido en el producto estrella, mientras que las capturas de los antaño abundantes besugos estaban en franco peligro de desaparecer. Según el geógrafo Ansola la distribución de las capturas resultó así en el año 1927: 318.238 kilogramos de anchoa, 269.604 de chicharro, 221.197 sardina, 208.706 bonito, 144.076 verdel y 4.625 de besugo¹¹⁶ ¿Dónde estaban los 20.200 kilogramos que se desembarcaron de besugo únicamente en el mes de abril de 1899¹¹⁷?

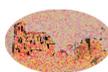
Que las cosas empezaron a ir realmente mal se detecta muy bien a lo largo de toda la última década del XIX, cuando se reavivaron las protestas, clamores y hasta motines de los marineros cada vez que algún barco forastero llegaba a nuestro puerto dispuesto a descargar pesca con destino a los fabricantes de conservas y escabeches. Más aún, las desuniones entre la marinería, patrones y armadores, en una auténtica huída y salida de “sálvese quien pueda”, acabaron por primera vez en la historia pesquera de Castro en la desmembración de la vieja cofradía de San Andrés. En 1896,

¹¹⁴ L.I.C., 10 de noviembre de 1898, Año I, nº 1.

¹¹⁵ Ansola (1996), ob. cit., pp. 228-230.

¹¹⁶ Ibidem.

¹¹⁷ L.U.C., 1899.







con multitud de alborotos y más de un episodio de violencia, un buen puñado de marineros crearon el nuevo cabildo de *Nuestra Señora de a Purísima Concepción*. Al año siguiente otra nueva segregación: nacía la sociedad de pescadores *Santa Ana*.

A todos estos alarmantes síntomas y evidencias de que la pesca había entrado en una profunda fase de recesión, se unen multitud de datos cualitativos más llenos de avisos pesimistas. En el año 1899, y es una de muchas, el Ayuntamiento recibió esta petición:

“Los que suscriben, individuos de la Junta directiva de la Sociedad de pescadores de esta villa denominada Nuestra Señora de la Purísima Concepción, en representación de la misma a esa Ilustre Corporación con el debido respeto exponen:

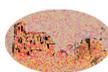
Que siendo tan precaria la situación porque atraviesan las familias de los pescadores, motivada por la escasez absoluta de pescas durante la costera de invierno y careciendo esta Sociedad de fondos para dar un socorro como acostumbra cuando son llegados estos casos, y como lo ha venido haciendo en el año anterior, y deseando acudir ante esa Ilustre Corporación antes que a la beneficencia particular en demanda de un préstamo para remediar la miseria en que hoy se hallan los pescadores,

Suplican a esa Ilustre Corporación se digne conceder a esta Sociedad en calidad de préstamo de los fondos municipales la cantidad de cuatro mil pesetas, las cuales serán devueltas tan pronto como ingresen en la tesorería de esta Sociedad el producto de derechos de las pescas. Gracia que espera alcanzar de la magnanimidad de esa Corporación que D.g.m.a, Castro-Urdiales a 28 de Enero de 1899. Eduardo Serrucha, Simón Villanueva, Pedro Ochoa, Nicolás Acebal y Pedro Rivero”¹¹⁸.

Allí estaban presentes las consecuencias de la huída de mano de obra hacia otros sectores; pero también años especialmente críticos por falta de pesca:

“(…) El rudo temporal que de algún tiempo a esta parte venimos soportando, impide a la clase obrera, y muy especialmente a los pobres pescadores, dedicarse a sus

¹¹⁸ A.M.C.U., leg. 1239, doc. s/n (2).



cotidianas faenas, viéndose, con tal motivo, privados del sustento que les proporcionan el ímprobo trabajo a que consagran su existencia.

Esta situación por la que atraviesan los obreros del mar es conocida por el comercio castreño en el que repercuten los efectos de escasez; pero como más se puede apreciar es visitando una por una todas esas humildes viviendas, como hemos tenido ocasión de observarlo nosotros, al llevar a efecto el censo de habitantes mayores de catorce años para el padrón de cédulas personales.

Por todas partes escuchábamos lamentaciones y frases tristísimas que llegaban al alma y en pocos sitios nos ha enternecido la precaria situación de algunas familias que incesantemente preguntaban si este año se iba a distribuir, también, rancho en San Francisco entre las familias pobres...»¹¹⁹

Tenemos la suerte en Castro, como en muy pocos puertos pesqueros del Cantábrico, de contar con la enorme ventaja de los magníficos semanarios y periódicos publicados en la época, y muy en especial con la larga trayectoria de “La Ilustración de Castro”. A través de las numerosas crónicas, algunas de ellas de finísima disección económica, podemos seguir muy bien la tremenda crisis pesquera con la que se inició el siglo XX. Al finalizar el año 1901, el cronista de “La Ilustración” pensaba que había que buscar soluciones, incluso fuera ya del mundo pesquero:

“Que la de la pesca ha muerto en Castro para nunca volver, no cabe ponerlo en tela de juicio.

Aunque en nuestras mares la hubiera, dado el sistema que han emprendido nuestros pescadores nunca habrá con que alimentar a las fábricas de conserva.

El número relativamente escaso de hombres que se dedican a tan penosas faenas, ya no quieren tripular embarcaciones de altura: se conforman con ir a verdeles o congrios en botrinos, siquiera sea exponiendo sus vidas a cada instante.

De esta matrícula, sólo está saliendo una embarcación que como es natural trae poquísima pesca que se vende a elevados precios en la plaza.

¹¹⁹ L.U.C., 10 de febrero de 1901, nº 140.



De manera que hasta ahora y como ahora seguirá sucediendo, el besugo es *bocatto di cardinalli*: es decir de rico, y no de todos, pues no todos están por darse gusto a tan caro precio. Y que en Castro podían vivir y dar vida al pueblo pequeñas industrias, que nos redimieran de estas terribles crisis que traen a muy mal andar a las clases jornaleras, viéndose en ello empeñado el bienestar de la villa, se ve bien claro...”¹²⁰

O buscar la modernización y plena “industrialización” del sector pesquero:

“Las últimas noticias de San Sebastián dicen que “los vapores de la flota pesquera llegaban *abarrotados* de merluza, habiendo también pescado mucho besugo.

En cambio –agregan- las lanchas de altura y las traineras, regresan de vacío”.

Es la noticia más concluyente para poner de manifiesto lo que hace falta en Castro.

San Sebastián hace años tiene una numerosa y floreciente flota de vapores de pesca, sin embargo de no contar con industrias derivadas.

Y Castro, que cifra su vida en que funcionen las numerosas fábricas de conservas se ve año tras año que las pocas lanchas de altura y las traineras que hay vienen de vacío, no se cuida de estudiar ese negocio, cosa facilísima, pues a poca costa podría saberse el interés que rinden esas empresas.

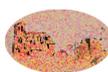
Pero el *interés* que debiera buscar Castro principalmente, era que los vapores de pesca vinieran abarrotados como sucede en San Sebastián, a fin de que las fábricas funcionasen lo más del tiempo posible.

Entre los mismos fabricantes debiera promoverse ese negocio después de estudiar en vecinos puertos, pues de o establecerse este servicio que sería el único áncora de salvación, no hay que pensar en lanchas de altura ni en traineras que como se ve también allí arriban de vacío.

Siendo como es un negocio clarísimo, y de poco coste el emprenderle, y habiendo como hay entre los fabricantes de Castro personas competentísimas para organizarle, no tenemos perdón de Dios consentir la prolongación de esta crisis, sin apelar a medios prácticos probados para remediarla”¹²¹.

¹²⁰ L.I.C., 5 de diciembre de 1901, Año IV, n° 151, “Industrias”.

¹²¹ Ibidem, “Prueba plena”.







Muchos fueron los personajes con peso intelectual en Castro Urdiales que empezaron a apuntar más soluciones a la crisis. Carlos Schumann anotaba que era el propio Cabildo el que debía modernizarse:

“Más entiéndase bien, que con esto no queremos decir que la administración actual deje de ser de los más escrupulosa e intachable, pero sí, que compuesta tanto la junta general como la directiva, de personas sin los conocimientos suficientes para poder guiar por nuevos senderos a la Sociedad y sí solo agarrados a la rutina que desde hace siglos viene siguiéndose; la van involuntariamente sepultando más y más en el aniquilamiento que forzosamente continuando así; ha de traer en breve la desaparición de esos bravos hijos del mar, cosa natural pues es bien conocido el hecho de que no hay instinto posible que retenga al hombre donde no halla compensación a su trabajo y desvelos.

ALMACÉN DE EFECTOS DE PESCA

Con la implantación de este almacén se obtendrán sin duda resultados tan brillantes en relación con su importancia, a los del capítulo anterior, pues según nuestros cálculos pasan de 14.600 pesetas las que el gremio destina en la actualidad a la adquisición de toda clase de efectos para el desarrollo de su industria.

Y después de conocer los precios de origen de la mayoría de estos, podemos asegurar que nunca bajaría de un veintidós por ciento el beneficio obtenido...

EDIFICACIÓN DE CASAS PARA PESCADORES

Dos son las formas en que pueden realizarse lo que en este capítulo proponemos, a saber:

Construcción de casas económicas por cuenta de la Sociedad en el corto plazo de trece años, quedando al finalizar estos un remanente de cuatro mil ochocientas diez y nueve pesetas...

CREACIÓN DE UN DEPÓSITO DE RABAS

La raba, factor indispensable para la pesca de sardina, se halla hoy en manos de unos pocos importadores y a esto es debido que alcance en nuestros puertos un precio que no guarda relación con el que debe corresponder teniendo en cuenta su verdadero valor en los centros productores.

Tan grande es la diferencia y el beneficio que con este depósito obtendría el pescador, que vamos a demostrarlos...



DESproporción ENTRE LOS BENEFICIOS QUE CORRESPONDEN AL PATRÓN Y AL PESCADOR

No podemos pasar sin tocar este delicado asunto por parecernos caso de conciencia correr un velo sobre la desproporción que existe entre la parte que de las ganancias corresponden al patrón dueño de la embarcación y la que percibe el pescador.

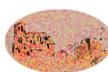
Ya en otros puertos, el pescador, siguiendo la corriente moderna, ha conseguido sobreponer la justicia al intolerable abuso que con él venía cometiéndose, pues era y es hoy aquí imposición para conseguir puesto en la embarcación en la costera de sardina, el que disfrute el propietario de la embarcación del cincuenta por ciento de los beneficios y repartiéndose los restantes entre diez, doce y no pocas veces quince pescadores; tal absurdo debe cesar de raíz y si el pescador no cuenta con el apoyo moral propio, por encontrarse sujetos al patrón por deudas que maquiavélicamente este les hace contraer en las épocas de desgracia; todos estos en la obligación de procurar al pescador los medios para emanciparse de ese yugo esclavizador, si por los medios de persuasión no se llegase a conseguir una más equitativa proporción en el reparto de las ganancias...

VAPORES DE PESCA

Pocos son los puertos donde la necesidad de estos vapores sea más notoria que en el de Castro-Urdiales, y no precisamente para dedicarlos a la pesca, sino más bien, para escoltar a las embarcaciones hasta las playas y remolcarlas en caso de necesidad, pues hallándose las playas de pesca relativamente lejos del puerto, particularmente en invierno y primavera, que son las épocas de la costera de besugo y en las que más se deja ver la aflictiva situación de los pescadores, cosa natural teniendo en cuenta que como los días buenos son raros, y los dudosos constituyen el cariz general del tiempo, estos pobres trabajadores del mar, se abstienen de salir a pescar, más por el temor a la vuelta que la salida, el cual desaparecerá tan luego que dispongan de un vapor...¹²²

Para bastantes, sin duda, la palanca para poder salir de la crisis estaba en la llegada del vapor:

¹²² L.I.C., 17 de noviembre de 1901, nº 148, “Estudio sobre la forma de remediar de modo permanente la crisis que atraviesa la clase pescadora de Castro”, Suplemento, Juegos Florales.



“YA ERA HORA (1902)

Parece que la situación deplorable a que ha llegado la vida industrial de esta villa, va despertando el deseo de buscar rápido y eficaz remedio al mal.

A nadie se puede ocultar, viendo año tras año cerradas las fábricas de conservas por carencia absoluta de pesca, que es preciso seguir el ejemplo de otros puertos para que aquella no falte, so pena de irresistibles temporales en la costa, que ocurren días contados durante el año.

Ya era decimos, porque tras tanto predicar en el mismo sentido y sufrir las consecuencias de la terrible crisis, los conocidos industriales castreños señores Fernández, Merino y Hoz, han comprado un vaporcito de pesca y los aparejos apropiados necesarios, para comenzar en Castro las faenas a principio de la primavera próxima.

Con este motivo, hemos visto con gusto que otros elementos que pueden y desean promover trabajo en nuestras fábricas de conservas, cuyos productos disfrutaron siempre de excepcional aceptación, tratan de promover la adquisición de otro vapor.

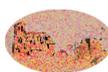
No les ha de pesar seguramente, pues siendo como son todas personas inteligentes en el negocio, a muy poco que lo estudien, y organizando el servicio en toda regla, de acuerdo con los dueños de lanchas y traineras, nadie se quejará de la falta de rendimientos y el bienestar de la villa quedará afianzado.

Es un crimen que un pueblo como Castro sufra crisis como esta sin poner remedio al mal cuando tan indicado está el remedio mismo.

Venga en buen hora el vaporcito adquirido en Galicia por los señores Fernández, Merino y Hoz; adquiriéndole en buena hora también los otros industriales aludidos y, mucho nos equivocamos, o además del negocio que hagan conseguirán remover de nuevo el trabajo en las fábricas de la villa cuya paralización va rayando ya en el límite de lo irresistible”¹²³.

Ramón Orbea dibujaba la crisis con toda su crudeza, pero con gran maestría literaria en el verano de 1905:

¹²³ L.I.C., 16 de febrero de 1902, Año V, nº 160.



“Todo el mundo dice en este pueblo que Castro decae. Desgraciadamente es cierto. A poco que fije uno su atención en el escaso movimiento de la dársena y los muelles, descubre la triste realidad: el retroceso de Castro...

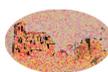
En tiempos no remotos, hace veinte años, salían al mar sesenta lanchas y oras tantas traineras: hoy sólo van siete u ocho lanchas, cuatro vaporcitos y unas veinte traineras; la dársena se veía llena de embarcaciones cargadas de plateados pescados que brillaban en las redes a la luz del sol; las rampas y las escalas de los muelles estaban llenas de hombres y mujeres que pasaban las cestas de la pesca, desde las pequeñas naves a los carros; era un contento ver las grandes pilas de bonitos y las cestas llenas de besugo, que los marineros llevaban a hombros suspendidas en un palo, hasta las fábricas; éstas se veían animadas constantemente, dando ocupación a muchas mujeres, mozas, mozos y oficiales; se exportaban por el puerto frecuentes y grandes partidas de conservas; las pesetas corrían de mano en mano; la gente trabajadora ganaba; el comercio y la industria prosperaban. Pero, ahora con siete lanchas y tan escaso número de traineras, ¿qué puede suceder sino lo que vemos? Calma, pobreza, corrupción y agonía.

Los muelles están desiertos, la dársena con ser hoy más pequeña que antes, parece más tranquilo estanque destinado a ser surcado por cisnes, que un puerto de pescadores; las fábricas se cierran con gran perjuicio de los dueños que emplearon en ellas sus capitales; la clase necesitada, en brazos de la ociosidad y de la miseria, malas consejeras, teniendo derecho a la vida, vive como puede, cuando la sociedad la desampara; y así, se perpetua en este pueblo la ignorancia y la miseria, cuando debiera nadar en magnífica abundancia y bienestar, que le brindan generosos el mar, los campos y las ricas entrañas de sus montes pintorescos”¹²⁴.

El anterior autor, lejos de conformarse con la situación crítica por la que pasaba Castro, también apuntaba posibles soluciones:

“PESCA

¹²⁴ L.I.C., 8 de julio de 1905, Año VIII, nº 337.



SEMANARIO CONSERVADOR

Redacción y Administración, Mar, 27

Director: D. Rafael Landeras

Castro-Urdiales 26 de enero de 1913

NÚMERO SUELTO 10 CÉNTIMOS

Año III Núm. 81

PRECIOS DE SUSCRIPCIÓN

Castro-Urdiales, trimestre. . . 1,30 peseta

Provincias, idem . . . 1,60 id,

Extranjero, año 21 pesetas

Comunicados, anuncios, reclamos y esquelas
de defunción á precios económicos.



Decíamos en uno de nuestros anteriores artículos que entristecía el comparar la decadencia actual de este puerto con sus pasados años de riqueza y abundancia.

Señalábamos la emigración como una de las causas de esta decadencia; y hoy nos toca señalar otra grave causa, aplicable a toda la nación y a casi todos los órdenes de la vida patria: la santa rutina española.

Siendo España una nación cercada por dilatado cinturón de costas, causa vergüenza confesar que ningún Gobierno, ningún Ministro, ningún Diputado de esta desdichada nación, se haya ocupado de la suerte e instrucción de los numerosos pescadores españoles.

A raíz de la catástrofe sufrida en América y Filipinas, formóse en España la “Liga Marítima” para defender y ensanchar todos aquellos nuestros intereses que con el mar se vinculan; pero, por desgracia, el pescador español continúa en el mismo estado que antes, sin recibir los auxilios que prestan en otras partes, las *escuelas* y los *museos de pesca*.

Por si el Gremio de Mareantes de Castro, el Comercio y la Industria, interesados directamente en la prosperidad de este puerto, quieren aprovechar estos estudios, que hago por afición a las cosas del mar, del pueblo en que nací, adviértoles que si no se toman el pequeño trabajo de reunirse y resolver algo práctico, estos escritos de poco les servirán, porque sólo se limitan a indicar el camino que los interesados deben recorrer.

El que quiera ver a Castro prosperar, por interés propio, sea pescador, industrial o comerciante, debe saber que el milagro no se efectuará sin una mejora en la instrucción de la gente de mar.

¿Cómo se lleva a cabo esa reforma en otros puertos? Por medio de *museos* y de *escuelas de pesca*...

Estudie Castro estas reformas y aplíquelas si quiere destruir la *pobreza* y su *ignorancia*, que tan amargas quejas le arrancan.

El Gremio de pescadores, los industriales, los comerciantes y los artesanos, son los llamados, por interés propio y directo, a remediar esta situación, remediable sólo por el aumento de tráfico en la punta del muelle. Todas las demás necesidades que siente Castro son secundarias.

Lo que aquí hace falta, es, más estudio y atención al mar que ha sostenido a tantas generaciones castreñas, y menos



pendencias por la ambición mezquina y personal de mando; más amor al pueblo y a sus conveniencias, y menos *cariño* por gente desconocida y desdeñosa que sólo nos recuerda y visita cuando a sus particulares ambiciones conviene sembrar la discordia entre nuestras honradas y pacíficas familias”¹²⁵.

¹²⁵ L.I.C., 5 de agosto de 1905, Año VIII, nº 341.







ARMAS, ESCUDO Y SEÑAL.
CASTILLO PUENTE Y S.^a ANA.
NAVES, BALLENA Y MAR LLANA
SON DE CASTRO LA LEAL.

8

1906 – 1917: LA CRISIS SE TRANSFORMA EN LARGA DEPRESIÓN

Es posible, a partir del año 1906, encontrar a veces noticias de cierto optimismo, como esta publicada en 1909:

“Parece ser que la importante cuestión de las pescas se presenta este año bien para nuestros sufridos pescadores.

La pesca de anchoa, tan necesaria aquí, se ha iniciado ya, a pesar de que el año próximo pasado no empezó a pescarse hasta el día 21 de abril.

Este año, el día 6 del actual, el vapor que manda Eustaquio Cuesta, trajo a nuestro puerto 100 arrobas de anchoa que fueron vendidas a 10 y 8,10 pesetas arroba; el día 7 el vapor de Gotilla llevó a Santoña 180 arrobas que vendió al precio de 8,50 pesetas; el día 8 el vapor de Ambrosio Bedialauneta pescó 140 arrobas vendiéndolas a 8,20 pesetas; el día 9 Goitia trajo 360 arrobas siendo vendidas a 8,40 pesetas, y la trainera de Félix Pradera trajo 60 arrobas, la de Julián Hierro 100 y la de Juan Hierro 30 que fueron vendidas a 8,60 pesetas arroba.

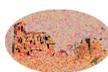
Como se ve, n puede dar mejor principio la costera de primavera, cosa que celebramos, toda vez que de la abundancia de las pescas depende la prosperidad de nuestro pueblo”¹²⁶.

O esta otra de 1911:

“EL BESUGO

La costera del besugo se presenta bastante buena para nuestros sufridos pescadores, pues estos últimos días los

¹²⁶ L.I.C., 11 de abril de 1909, nº 533.



vaporcitos pesqueros y las lanchas que se dedican a esa clase de pesca han traído a tierra grandes cantidades del citado pescado”¹²⁷.

Sin embargo, lo normal es tropezarnos por todos los lados con datos y crónicas teñidas de enorme pesimismo, tanto de la actividad pesquera como de la situación económica general de Castro Urdiales. Por ejemplo, el propio Ayuntamiento sufría las consecuencias de los repetidos años de falta de pesca:

“También se dio cuenta de la comunicación remitida por el Señor Presidente de la Excma. Diputación provincial participando (...) conceder a este Ayuntamiento el socorro que quinientas pesetas, con el fin de mitigar en parte las pérdidas sufridas durante el año actual con motivo de la falta de pesca (...), quedando enterados los señores concejales y acuerdan se den las más expresivas gracias (...) en nombre del Gremio de Pescadores de esta ciudad por el socorro concedido ”¹²⁸.

“Es de sentir de Señores concejales que por la mala temporada que llevamos en lo que pudiéramos llamar la vida de esta ciudad o sea la pesca, se siente un malestar en la vida económica de la población, lo que como es natural repercute en los ingresos calculados para este Ayuntamiento... ”¹²⁹

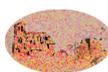
La crisis de años anteriores se había enquistado de tal forma, que ahora parecía una depresión económica sin fondo:

“La emigración constante a las Repúblicas Americanas, que ha hecho decrecer el vecindario de este Puerto en términos que V. S. puede comprobar con solo examinar el resultado del último censo de población; la carencia absoluta o casi absoluta de pesca, esencial elemento de la vida local, origen único del sustento de la clase pobre, primera materia del elemento industrial, base principalísima del movimiento mercantil y hecho absolutamente probado por la sola consideración de haberse reducido en los últimos diez años a su quinta parte el número de fábricas de salazón y conserva;

¹²⁷ L.I.C., 12 de febrero de 1911, nº 629.

¹²⁸ A.M.C.U., L. 40 (Actas), 1 de noviembre de 1911.

¹²⁹ A.M.C.U., L. 42 (Actas), 2 de julio de 1913.



las frecuentes paralizaciones de los trabajos mineros por consecuencia de repetidas huelgas y perturbaciones en nuestras minas; todas estas son causas de agobio y de muerte para el comercio y la industria locales y todas razones que hacen peligrosísima una nueva carga encima de las que nos abruman ya por los demás conceptos de tributación”¹³⁰.

“La pesca escasea, y nuestros marineros que viven al día, cuando no viven a costa del panadero, no pueden, desgraciadamente, hacer ninguna economía que pudiera aliviar su situación durante el invierno. Esta es una gran desdicha, que se va haciendo crónica entre los pescadores de nuestro antiguo y noble Gremio de mareantes, que tan a menos ha venido en los tiempos presentes. Y digo esto, no solo por la escasez de pesca y el exceso de vicios que hoy se advierte en una buena parte de la juventud, sino también porque ha llegado a mi noticias que de ser ciertas, demostrarían que el desconocimiento de sus derechos, la falta de consejos de personas idóneas o la indefensión en que se hallan por su propia voluntad, hacen que sean juguete de todo atrevimiento u osadía.

Me dicen que a nuestros infelices pescadores, se les prohíbe coger percebes en los bloques de defensa del espigón del Norte, recientemente construido en este puerto, bajo el pretexto de que esta obra no está aún entregada al Estado, reservándose los destajistas de la Contrata el monopolio de la pesca de ese sabroso marisco”¹³¹.

“CRISIS EN CASTRO

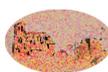
No puede ser mayor la crisis porque atraviesa en la actualidad la gente pobre de esta ciudad y sobre todo la sufrida clase pescadora.

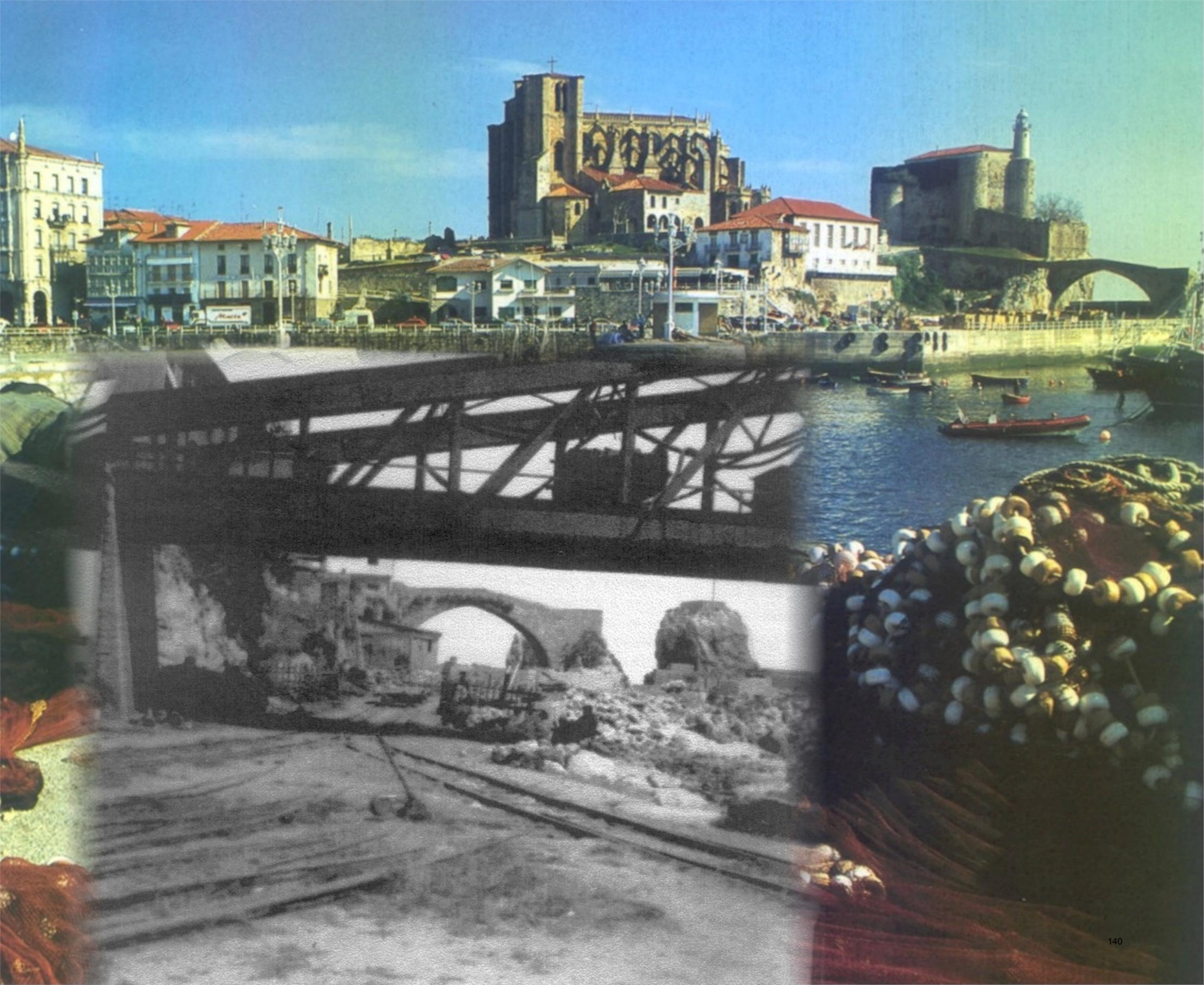
La falta de trabajo, la paralización de muchas minas y más que nada la escasez de pescas, han traído este lamentable estado de cosas que hace de todo punto imposible la vida de la clase menesterosa.

Los pobres pescadores que ya venían sufriendo las graves consecuencias producidas por la escasez de pescas durante el verano próximo pasado, están pasando en la actualidad una

¹³⁰ L.I.C., 26 de mayo de 1912, Año XV, nº 695, Antonio Ibáñez, Inocencio Llama, M. Díez Somonte, Felipe Baranda y Simón Fernández.

¹³¹ L.I.C., 30 de junio de 1916, nº 912.





situación insostenible, pues hay familias de esta noble y sufrida clase que se hallan sin tener qué comer.

En vista de esta situación tan tiste, el digno presidente del Gremio de pescadores de este puerto don Vicente Gainza, acompañado del tesorero de la Sociedad don Pedro Bárcena, del secretario don Víctor Ricarte, del mayordomo-vendedor don Eduardo Villa y de los pescadores don Delfín Martínez y don Ricardo Serrucha, ha abierto una suscripción para procurar aliviar en parte la gran necesidad que agobia en estos momentos a la sufrida gente de mar”¹³².

Faltaban marineros jóvenes, barcos nuevos, inversiones y novedades técnicas; pero, sobre todo, lo que faltaba eran peces que pescar. Esta última cuestión se convirtió en auténtica obsesión. Y había que buscar una explicación.

Muchos sectores castreños, y más que nadie el propio cabildo de San Andrés, pensaban que la falta de capturas se debía en buena medida a los trabajos submarinos de las obras de puerto y, más que nada, al daño que los lavaderos de mineral estaban produciendo en las abras y salidas de las pequeñas rías del distrito marítimo de Castro. La “Junta de pesca”, en este sentido, pedía cambios en 1909:

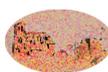
“(…) también por unanimidad se acordó dirigirse en ruego a los Poderes Públicos para que en caso de establecerse nuevos lavaderos de mineral de hierro que con los hoy existentes enturbiarían más considerablemente esta aguas, haciéndolas impropias para la vida de los peces y agostando los pastos de los fondos...”¹³³

Los lavaderos de mineral, ciertamente sin muchos fundamentos contrastables, se convirtieron en una especie de sambenito al que culpabilizar de los grandes males de la pesca:

“Por un señor particular han sido solicitadas las aguas del río del pueblo de Mioño, en la parte próxima a la playa de Dícido. Esta agua, según parece, serán destinadas a lavar las escombreras de la mina “Anita”, a fin de aprovechar la chirta de mineral de hierro que se halla depositada en aquellos terraplenes. Según se expresa en el expediente que al efecto se

¹³² L.I.C., 20 de febrero de 1916, nº 889.

¹³³ A.C.M.C.U., “Juntas de pesca, Actas, desde 30 de agosto de 1907...”, acta del 18 de mayo de 1909.



está tramitando, las aguas, después de que sean empleadas en el lavado de minerales, serán elevadas y devueltas al mar por la parte opuesta de la playa de Dícido. En esto de las aguas que proceden de los lavaderos de minerales podemos tener una gran experiencia si nos fijamos en el caso análogo de la playa de Ontón; y es que, los sedimentos del mineral, al depositarse en el mar, enturbian las aguas en una extensión inmensa, siendo esto un enorme perjuicio para los pescadores de las zonas donde ocurren cosas análogas.

El asunto se halla en estudio de dos comisiones de nuestro Ayuntamiento, y por eso recordamos que la cuestión debe mirarse bien antes de tomarse acerca de ella resolución concreta.

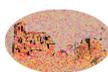
Si la concesión se hace, desde luego que con la hermosa playa de Dícido, ocurrirá lo mismo que sucedió con la de Ontón, sufriendo con ello enormes perjuicios, lo mismo el pintoresco pueblo de Mioño, que la clase pescadora de nuestro puerto, toda vez que con el enturbiamiento de las aguas, desaparecerá el pescado de la zona pesquera del Cabo de Mioño y de la ensenada de nuestro puerto exterior, sufriendo las consecuencias nuestro vecindario cuando venga después el encarecimiento natural de las pescas de bote.

Por otra parte se hallan también los intereses de las empresas mineras, los cuales, son dignos de que se armonicen con los intereses de los pueblos, siendo desde luego estos últimos los primeros que deben atenderse.

Hoy hay leyes que reglamentan de una manera clara y terminante la forma en que deben hacerse las decantaciones de las aguas de los lavaderos a fin de que salgan al mar completamente limpias, y en este sentido, llamamos la atención de los señores concejales para que en caso de que fuera echa la concesión que se solicita, no tengamos en Dícido un segundo lavadero de Ontón, cosa que sería altamente perjudicial para el pueblo de Mioño y para nuestro vecindario. Esperamos que los señores concejales han de estudiar detenidamente tan delicado asunto y han de resolverse inspirándose en la más estricta justicia”¹³⁴.

Caló hondo el asunto de los minerales; tanto que hasta el Ayudante de Marina tomó carta en el tema y empezó a investigar:

¹³⁴ L.I.C., 2 de abril de 1911, Año XIV, nº 635.



“Señor Comandante de Marina de la Provincia de Santander. Consecuente a uno de los asuntos de que trata la copia del acta de la Junta de pesca de Castro Urdiales de 12 de mayo de 1911, relativo al enturbiamiento de las aguas de la ría de Oriñón en la ensenada de Sonabia, manifiesto a V.S., que consultado el Comandante de marina de Bilbao sobre del lavado de minerales de la mina “Federico””¹³⁵.

“Remite expediente sobre vertido al mar de aguas procedentes del lavadero de minerales de hierro de las minas de Dícido (...). La Junta de patronos del Noble Cabildo de San Andrés protestando ambos de que se tratase de verter aquellas aguas al mar sin que previamente fueran clarificadas...”¹³⁶

Sin duda fue 1912 el año en que más se habló de los lavaderos de mineral; todo en medio de un ambiente muy enrarecido.

“Y mientras tanto va desapareciendo la industria pesquera con la escasez de pescas que nos ofrecen costeras tan pobres como la presente; hay quien sustenta el criterio de que si los minerales enturbian las aguas, nuestros pescadores deben ir a pescar a Asturias y Galicia, porque la mar es grande; no hace falta y sólo se ve alguna actividad cuando la rencilla política intenta dar puñaladas de pícaro; se advierte indiferencia por parte de unos, egoísmo por parte de otros, se ejerce la crítica por parte de todos, han envenenado el ambiente las rencillas políticas y ha desaparecido el patriotismo que tanta honra dio a nuestros dignos antepasados”¹³⁷.

En agosto de 1912, la Ayudantía de Castro no veía con ningún buen ojo el proyecto de nueva toma de agua de la Compañía de Setares:

“Señor Comandante de la provincia de Santander. Estudiado detenidamente el proyecto de referencia en cuanto conviene a la navegación, no encuentro inconveniente en que se pueda acceder a lo solicitado por la Compañía Minera de Setares para la toma de agua del mar en el paraje de la costa y en la forma que explica el plano. Pero no sucede lo mismo en lo

¹³⁵ A.C.M.C.U., Registro de Entrada, 21 del 10 de 1910 a 1 del 9 de 1915, 16 de marzo de 1912.

¹³⁶ Ibidem, 22 de junio de 1912.

¹³⁷ L.I.C., 19 de mayo de 1912, Año XV, nº 694.





relativo a devolver directamente al mar las aguas enturbiadas. Ya en otras ocasiones la Junta de Pesca de este Distrito, unánimemente ha solicitado el apoyo de los Poderes públicos para que se concilien en este puerto los intereses de la industria minera con los de la clase pescadora y sus industrias anexas, estableciéndose los estanques o pozos de sedimentación para las aguas turbias procedentes del lavado de minerales. Las aguas mineralizadas vertidas al mar difundidas y arrastradas por el oleaje, las corrientes y las mareas, ahuyentan a los peces, matan a sus crías y mineralizando los fondos agostan los pastos submarinos, haciendo imposibles en ellos la vida animal. La pesca llamada aquí de bajura, llegaría a desaparecer de este litoral ya bastante castigado por otros lavaderos de mineral que parecen demostrar una exclusiva consideración hacia la industria minera... ”¹³⁸.

Pero, como extraordinariamente vio Roque Cerro en el año 1907, las causas de la escasez de pesca estaban dentro de la misma forma en que se hacían las faenas. Además de la depredación de los arrastreros, había que tener en cuenta:

“Para que estos puertos pesqueros sean salvados, y en ellos no se desgasten sus pescas, es precisión, la reglamentación de todas ellas, al estilo, como se ha discutido y aprobado la pesca fluvial; en estas marítimas, hace falta reglamentar las vedas, dimensiones de los peces desde el ojo a la cola, milímetros que deben tener las mallas de todas redes para la pesca de sardina, anchoa y demás peces, siendo esta una de las de más vital interés a la reglamentación, para que no se venga abusando, como se está haciendo hoy en estos puertos con el arte de la red, denominada *bolinchi*, el que pesca toda clase de cría por pequeña que esta sea; como se verá por el siguiente ejemplo:

Un día del mes pasado aportaron a este puerto en diecinueve embarcaciones, pasadas de 2.000 fracciones de 12 y 13 Kilos cada fracción de chicharrillos, cuyo precio fue de 0,50 a 0,20 céntimos la fracción, que en su tiempo, cuando se debe pescar, como antiguamente con el clásico anzuelo, esta

¹³⁸ A.C.M.C.U., “Registro de salida desde 12 de mayo de 1909 a 6 setiembre de 1912”, 14 de agosto de 1912.



misma pesca habría representado millones de fracciones y de duros.

Puesto que de arrastres se trata, y de abolir éstos porque asolan las playas pesqueras, llamando la atención de aquellos que se dedican a la pesca de altura, es preciso también que estos mismos pescadores se fijen en otro gravísimo mal que ocasionan ellos mismos con artes que se extienden en las mareas, llamados costas, y estos artes originan tanto o mucho más daño a todos los pescadores en la sardina, anchoa y otros varios peces, que tienen sus bandadas o criaderos encima de la costa, donde se crían y obtienen sus pastos, por lo tanto nada de contemplaciones, puesto que de quitar abusos se trata, quítense todos estos de raíz, y vuelva el renombrado anzuelo a ejercer su poderío de bienestar, de riqueza y saborable pesca, a hundir para siempre las *artes rastreras*, que expenden al consumidor, as pescas en condiciones malísimas de babosas y magulladas”¹³⁹.

El católico semanario “Flavióbriga”, barriendo para sus ultraconsevadores posicionamientos, también apuntaba algo parecido:

“Por la gente de mar CUENTAS CLARAS

El desaliento cunde entre los sufridos mareantes.

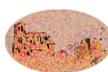
En los mejores meses para la sardina, en plena costera del bonito, pesan sobre ellos necesidad, pobreza, deudas.

¿Cuáles son las causas?

Los que no quieren reconocer otras que las naturales, dicen que si la pesca de bajura escasea, se debe a la obra destructora de los trasmallos; que si falta la sardina, consiste en haber sido ahuyentada en los meses de primavera por las laberínticas redes de la anchoa, y en el gran número de “bolinches” que concurren allí donde recalca el perseguido malacopterigio.

Lo que intentan descifrar es porqué no se pesca bonito, pez que ni puede estar descastado por los arrastres, ni embalado por los atajadizos de redes y almadrabas, que se emplean para la pesca de sus familiares los atunes.

¹³⁹ L.I.C., 1 de diciembre de 1907, nº 462.



¿Por qué, pues, no se pesca ni bonito, ni sardina, ni nada apenas? ¿Queréis saberlo, marineros de Castro?

Porque habéis prescindido de Dios, Dueño, Criador y Administrador de todo lo que existe; porque muchos de vosotros y de vuestros hijos blasfemáis de su santo Nombre; porque o santificáis los días festivos.

Estas son las únicas causas de vuestra situación tristísimo: Los arrastres, bolinches, trasmallos y todos los demás agentes naturales son, no causas, sino instrumentos de ellas.

Dios con la tribulación prueba o castiga, pero siempre ama. Acudid a su Providencia que es el único salvavidas que puede sacaros a flote.

Acordad en Cabildo no volver a salir ningún día festivo a la mar, sin oír la Santa Misa, que el señor Párroco está dispuesto a que se os celebre desinteresadamente a la hora que os convenga...»¹⁴⁰

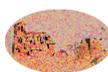
Todo el mundo con algo de pensamiento crítico formulaba y publicaba sus recetas para salir de tan larga depresión económica. Había quien pensaba que definitivamente el futuro de Castro Urdiales estaba más allá de la pesca:

“Castro una villa sumamente trabajadora y por lo tanto con buena situación económica, la cual, por desgracia, ha empeorado en los últimos años debido sin duda a la decadencia de la industria pesquera, único tesoro que ha sido en esa poco aprovechado.

Las más importantes fuentes de riqueza que posee Castro y que deben ser fomentadas son: la pesca, la playa y las minas.

La pesca, a la que esa leal villa, desde remotos tiempos se dedicó,, originó la industria conservera que durante bastante tiempo llevó a Castro el bienestar económico, hoy en día por haberse ahuyentado la pesca se han elevado los precios de la misma, llegando a ser mayores que los de otros puertos y la industria citada está llamada a desaparecer si no se la atiende pues no podrá competir con la de los demás pueblos de la costa cantábrica y el oficio de marinero reducido hoy a una vida de miseria tendrá poquísimos partidarios por lo cuál desaparecerá en esa hasta el noble y honrado oficio que

¹⁴⁰ F.A., 10 de noviembre de 1911.





durante siglos enteros encarnó el carácter de nuestro pueblo y nuestra costa.

De la playa no me propongo hablar pues veo que en ella ya está puesta la atención de los castreños.

Más, la fuente principal de riqueza que se debe aprovechar, la constituye la gran cantidad de mineral de hierro que encierran nuestros montes y que diariamente nos lo arrebatan los extranjeros para mantener su industria y vendernos las máquinas fabricadas con nuestro hierro...

Los beneficios que traerá a Castro el fomento de la citada industria serían indiscutiblemente grandes pues, en los tiempos actuales la industria no es solo el progreso material sino que es el más inquebrantable fundamento de la cultura y aumento de los pueblos, prueba palpitante de esto último es, que si en Castro hubiera habido la industria desarrollada no habría habido ni habría actualmente la espantosa emigración que nos roba en la mejor época los brazos fuertes de la juventud que abandona lo más querido que posee, cual es la familia y la patria, para dirigirse a países lejanos en pos del pan que en Castro, en ese pueblo dotado de toda clase de fuentes de riquezas naturales no puede ganar”¹⁴¹.

Otros, caso de J. José Navega, no renunciaban a la pesca, y por ello sostenían que tenía que modernizarse todo su engranaje:

**“La patria está en peligro,
Marineros, a defenderse.**

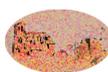
Castro se despuebla, Castro perece; el hambre es aquí permanente, en verano y en invierno. Por eso emigra la gente. Por eso se cierran muchas tiendas, por eso quedan tantos locales vacíos.

Por eso se vende tan poco y se vende tanto al fiado; por eso hay tantas probabilidades de no cobrar nunca lo que hoy se fía.

Hay casi tantos locales vacíos como ocupados.

Antes la gente llenaba tiendas, bodegas, casas, calles, paseos, todo; hoy casi no se ve gente en ninguna parte. ¿Dónde está? Se ha ido, ha emigrado.

¹⁴¹ L.I.C., 20 de octubre de 1907, nº 456.



La poca que queda de la clase del pueblo, de la clase trabajadora, así de la mar, como de la tierra, languidece por falta de trabajo y de pan.

Tienen mustio y arrugado el semblante, tiene la expresión triste, tienen hambre.

Hace 8 años había doble población y cuatro veces más riqueza que hoy. Abundaba la pesca y muchos jornales y esto fomentaba y alentaba la industria y el comercio de esta villa.

Parecía que eso no iba a acabar nunca y de ahí vino el gran precio que adquirieron los terrenos para edificar y de entonces viene el gran afán de edificación que todavía sigue.

Es de notar ese gran prurito de levantar nuevos edificios y aun de reparar las ruinas de otros que subsiste a pesar de la plena convicción, apoderada de todos los ánimos, de que sobran muchos de los actuales y de que no pagan la renta debida la mayor parte de ellos. No se a que atribuir esta tendencia, este verdadero espíritu de *progreso*, que, no obstante la realidad, no se declara vencido en Castro.

La realidad abrumadora es que la propiedad urbana ha sufrido una baja terrible.

La causa de esto es la despoblación, la falta de medios de vida de la clase marinera.

Veo muchas veces a esta pobre gente macilenta y bostezando, como se pasa la vida, recostada sobre el quicio de una puerta, contemplando desde ella, como van los barcos a la mar y vuelven, como fueron, sin una cola de pescado.

Esto no puede seguir así.

Digna lástima es esta clase marinera, la más numerosa y el nervio del pueblo.

Sufre en silencio sus hambres y sus desventuras. No sale a pedir. No importuna al rico para que le socorra.

Es, en verdad, muy grande su infortunio. Con menos motivo salen a robar y a matar en otras partes. Aquí mueren de *hambre*, pero como no hay una enfermedad que se llame así, por eso no se certifica con ese nombre ninguna defunción.

¿Pero tiene remedio este mal que lamentamos? Aquí en Castro, sí. Le tiene y muy seguro y muy eficaz, tanto que no sé como ya no se ha intentado, como no se ha puesto en planta como en otras partes.

Cada tiempo tiene sus necesidades y sus medios de satisfacerlas.



Antiguamente se iba a América en barcos de vela; hoy se navega en buques de vapor que andan 20 millas por hora. Antes se tardaba en hacer aquel viaje dos meses o seis. Hoy se tardan diez días o veinticinco.

Arraigaban la vida y la salud los navegantes de entonces, poniéndola en el mayor de los peligros. Hoy se hacen esos viajes de recreo, por placer.

Lo mismo sucede hoy con la pesca y con el modo de pescar. Hoy es menos peligrosa que antes y más fácil el obtenerla.

El vapor ha venido en auxilio del pescador y eso ha resuelto el problema. La experiencia ha demostrado las ventajas que resultan del empleo de aquellos.

Con ellos queda abolido el trabajo de remo que es un verdadero trabajo forzado; queda suprimido, por lo menos, muy alejado el peligro de la vida y queda, por el contrario, asegurado, por lo menos muy probable, el éxito de la jornada, la ganancia de un jornal mayor o menor, muchas veces de un gran jornal, de una gran pesca.

¡OH! Es una tentación coger de una sedada esa cantidad de pescado que llena un barco y más que hubiera, y compensa con creces los fracasos que el pescador experimenta con frecuencia.

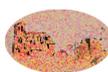
¡Pero, que raro es el día que el pescador no traiga su ganancia o el pan de cada día!

Para esto es menester sustituir la barquilla o la trainera por el vapor, por el vapor adecuado o preparado para toda clase de pescas que se hacen en esta costa.

Es menester que Castro reemplace esos bajeles antiguos por estos otros modernos que le proporcionen más segura ganancia con menos trabajo y peligro.

No hay que ir fuera de Castro a buscar el modelo. Inspírense todos en el ejemplo de uno de los vaporcitos de aquí que ha obtenido este año un beneficio de un 50 por 100, después de pagar todos los gastos. Váyanse animando todos los que tengan dinero y vivan cobijados bajo la égida de la cruz de Santa María de esta villa, para favorecer la industria pesquera de este puerto, antes el primero del Cantábrico y ahora el *último*.

¿Cómo es posible que con esta posición topográfica, tan cerca de las mejores playas de pescado, envidiado por todos los pueblos pescadores de Vizcaya, por los de Bermeo, Lequeitio, Ondarroa, etc. esté hoy reducido Castro a la última expresión?





¡Hasta dicen que no saben pescar ya estos pescadores!

A esto ha dado lugar la decadencia de su flota de traineras, de sus lanchas boniteras, que ha venido reduciéndose y achicándose poco a poco desde aquella pujante navegación de altura en siglos pasados, hasta la de los pequeños y miserables botes, última expresión del poder marítimo de este pueblo.

Pero no, aún hay alientos aquí, todavía quedan fuerzas e inteligencia para pescar y para competir con cualquiera comarca pescadora –Díganlo, sino los compañeros de Gotilla, los que comparten con él las faenas del vapor que patronea- Nos lo atestiguarán con testimonio irresistible- No es necesario ir a otra parte a buscar los hombres de mar. Aquí los tenemos.

Lo que no tenemos son vapores de pesca en número necesario para alentar a este pueblo, para ser lo que debemos ser.

Ya está probado que son un negocio, que serían el porvenir de esta villa.

Así lo consideran en los puertos de Vizcaya. Así lo creen en Santoña que tiene ya más de 36.

Me dirijo a vosotros, hombres de Castro, a los que tenéis dinero a los que lo tenéis empleado en Sociedades anónimas, en compañías de navegación y en otros mil negocios que no producen más que el 2, el 3 o el 4 por 100.

Aquí tenéis en vuestra casa, a vuestra misma vista, un medio seguro de obtener una hermosa ganancia, tanto más hermosa cuanto ha de ir bendecida por las lágrimas del pobre y ha de echar os cimientos de la prosperidad y grandeza de este pueblo.

Por lo menos evitará su ruina, su inminente ruina.

Este puerto tiene tantas ventajas para el negocio de la pesca como Santoña. Tiene el mismo mar, las mismas playas, el mismo fácil refugio para sus barcos.

¿Por qué Santoña ha de estar floreciente en su industria pesquera y nosotros en el mayor grado de marasmo?

Es menester resurgir, es necesario ponerse en pie y marchar hacia delante.

No consintamos con nuestra apatía e indiferencia en la miseria y en la muerte de los trabajadores del mar de este pueblo, de esta pobre clase marinera que necesita por de pronto de esta clase de redención para vivir, así como después necesita irremisiblemente de otra redención para progresar.



Todos, por egoísmo también, no solo por patriotismo y por amor al pueblo, debemos correr presurosos a prestar auxilio a nuestros pobres hermanos que desfallecen, faltos de recursos, para luchar con otros pueblos pescadores, para competir con ellos.

La propiedad vale hoy poco y valdrá cada vez menos.- Las tiendas, los comercios, las industrias viven del pescador; arraigan en ese elemento primordial de vida, que es la pesca.

Ayudad pues a que venga aquí cuanto antes esa riqueza, que es la más sólida base del bienestar de todos y el más sólido fundamento del porvenir de Castro”¹⁴².

Julio del Arco y Ocariz se adhería al posicionamiento de Navega, y lanzaba la curiosa idea de roturar montes para mejorar también las tierras de cultivo, ayudando a los más pobres del Municipio:

“Preocupa, y no sin fundamento, la escasez de recursos para la vida que en esta villa se notan desde hace algunos años, y la enorme emigración que desde igual tiempo tiene lugar en esta comarca; preocupación reflejada en el mal estar general que origina la paralización de la Industria y Comercio, tan bien descrita por mi digno compañero don Juan José Navega en un artículo publicado en número anterior de este semanario, por lo que, nosotros no entramos en más detalles sobre este punto, y sí tan sólo queremos constar nuestra completa conformidad con aquél, aplaudiendo su tendencia aprobando el medio propuesto, cual es el fomento de la industria pesquera, para lo que se necesita la formación de una escuadrilla de vapores, como en otros lados sucede.

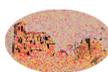
No cabe en nuestro cálculo defender esta posición del señor Navega, que nos parece inmejorable, y si, el estudiar otra que unida a la anterior pueden cambiar por completo la vida económica de este Distrito, haciendo que la emigración fuera escasísima y próspero el estado de sus habitantes”¹⁴³.

La redacción del semanario en el que se publicó el anterior artículo también tomaba posiciones a comienzos del año 1909:

“LA PATRIA ESTÁ EN PELIGRO MARINEROS, A DEFENDERSE

¹⁴² L.I.C., 6 de diciembre de 1908, Año XI, n° 515.

¹⁴³ L.I.C., 10 de enero de 1909, Año XII, n 520.



Con este título, e inspirado en los más laudables propósitos, publicó nuestro queridísimo convecino don Juan José Navega un artículo en este semanario, pocos días ha, encaminado a despertar el entusiasmo entre el elemento capitalista, en pro del desarrollo de la industria pesquera por el procedimiento de los vaporcitos que tan beneficiosos resultados vienen dando en otros puertos de esta costa.

Abundando en sus mismas ideas, sobre este asunto, hemos de persistir en él, convencidísimos de lo útil y altamente provechoso que resulta, creyéndole indiscutiblemente el único medio de salvar a nuestro puerto de la crisis pesquera porque atraviesa y como base del fomento positivo de lo que, hasta la fecha, había supuesto la verdadera vida de esta villa.

Aparte de las ventajas y rendimientos que proporciona este nuevo procedimiento de pesca, implantado ya en todos los puertos españoles, ofrece mayores garantías para la seguridad de la vida del pescador en su penosa tarea.

Mucho pudiéramos aducir en pro de esta nueva industria, pero omitimos nuestros juicios y razonamientos que pudieran tildarse de apasionados, y como pruebas más irrefutables damos a conocer los datos tomados de nuestro apreciable colega “La Voz de Galicia” que patentizan bien a las claras nuestras risueñas esperanzas, dando una idea halagadora del negocio que nos ocupa.

“La industria pesquera está produciendo estos días a La Coruña muchos miles de duros...”

Esta grandiosidad de negocio deja el ánimo perplejo de entusiasmo, y estimula notablemente nuestro afán de que se proceda con rapidez a dotar a nuestro puerto del mayor número posible de esta clase de vapores pesqueros, debiendo significar en nuestro favor, que dados los fáciles medios de comunicación con que cuenta en la actualidad esta villa; nuestra proximidad a Santander y Bilbao, y la notable diferencia de recorrido ferroviario, entre estas capitales y la de La Coruña con Madrid, se deduce, de manera inconcusa, que podemos abastecer esta última plaza, y muchas más de la línea, en mejores condiciones que la capital de Galicia, ya no solo por la economía en portes sino porque, como menor distancia, llegarían nuestros productos más pronto y por consecuencia más frescos.

Después de lo expuesto, solo nos resta reiterar la demanda del señor Navega, para que se inviertan capitales en esta





provechosa industria, con la que, sus emprendedores, dando un patente testimonio de amor a esta villa, conseguirán hallar recompensados sus sacrificios con pingües ganancias, facilitando el pan para sus hijos a esos infelices héroes del mar, hoy desamparados, proporcionando trabajo a otras industrias anexas y dando en general a este puerto un avance progresivo que afianzará su vida propia que veíamos decaer por momentos.

Los castreños acaudalados amantes de la prosperidad de su pueblo tienen la palabra”¹⁴⁴.

Eduardo Serrano recogió la misma tesis de la necesidad de “industrializar” la pesca, sobre todo trayendo vapores e invirtiendo más capitales en el sector, un año después:

“INDUSTRIA PESQUERA

Como hasta la fecha ésta ha sido la base primordial de la vida castreña, de ella me ocuparé, en primer término, y teniendo en cuenta que es más fácil, y de resultados más inmediatos, la reforma y mejoramiento de un negocio puesto en marcha, que la implantación de otro nuevo, por sencillo que este sea.

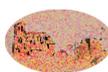
En todo negocio industrial hacen falta tres agentes indispensables: material abundante del artículo que se piensa explotar, elementos para su elaboración o construcción, y mercado o clientela suficiente para la venta del artículo.

En la industria que nos preocupa contamos con la abundancia del género; pues el mar es un filón inagotable por la natural y constante reproducción del pescado.

En el segundo agente citado hemos de fijar nuestra atención ás detenidamente, iniciando los elementos que han de emplearse para esta explotación y que dan, según demuestra la experiencia, resultados más prácticos.

El sistema antiguo de pesca no contaba con otros medios que la trainera, los botes y la lancha de altura, para el abocarte y la sardina, la pesca al *rochel*, y la del besugo, merluza, bonito y albacora; pero hoy vemos que en casi todos los puertos del litoral, y especialmente en la costa Noroeste de España, se ha establecido la pesca en gran escala por medio de vapores del *bou* o vaporcitos en parejas, que vienen dando grandes rendimientos a las empresas que los explotan.

¹⁴⁴ L.I.C., Ibidem.



Ejemplos bien laudables nos ofrecen las numerosas flotas con que cuentan los puertos de Gijón, Coruña, Vigo y otras menos importantes de la costa. La Pluralidad de empresas que se forman a diario para la explotación de la pesca por esos procedimientos, demuestran palpablemente la benignidad del negocio, más constante y seguro que el minero, pues, como queda dicho, este filón es inagotable.

Este procedimiento, además de proporcionar mayor cantidad de pesca y más variado surtido de ella, ofrece más seguridad personal a los marineros que se dedican a esta clase de faena.

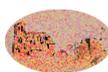
De ahí que, abundando en las mismas ideas que el dignísimo señor Navega, que ya expuso esta misma iniciativa hace tiempo, me permita aconsejar, como negocio positivo y seguro medio de vida, la constitución de empresas que adquiriendo vaporcitos los dediquen a esta clase de industria, hoy una de las más productivas.

Muchos y muy buenos capitales hay en Castro de los cuales se podían distraer algunas cantidades con destino a este negocio, sin grandes quebrantamientos, si sus poseedores, desechando la incertidumbre que abrigan unos y la apatía e indolencia que domina a otros, se decidieran a constituir estas empresas beneficiosas para todos; pues además de conseguir dar impulso a la industria pesquera proporcionando a Castro una vida activa de que hoy carece y que redundaría en beneficio del vecindario en general, verían aquellos compensados sus sacrificios con las positivas ganancias garantizadas por los resultados obtenidos por todos aquellos que han consagrado sus capitales a estos negocios, en lugar de limitarse a tenerlos inactivos en los bancos por escaso interés.

No se trata de un negocio desconocido cuyo resultado es eventual, sino de una explotación experimentada, de rendimientos positivos, evidenciados por la experiencia, que garantiza y multiplica cuantos capitales se invierten en el.

Sentado como principio el procedimiento de los vaporcitos para la pesca, es indispensable exponer el destino que se le está dando en los puertos que menciono anteriormente, y el que debe dársele en Castro, en el supuesto de realizarse la idea iniciada, para que el negocio sea todo lo productivo que lo es en aquellos puntos.

La industria pesquera, como todos sabemos, tiene cuatro medios de explotación: la salazón, el escabeche, la conserva y la venta en fresco.



La salazón, exceptuando algunas fábricas implantadas por elementos italianos, tiene poca preferencia en Castro; sin embargo, según lo que he podido apreciar en un reciente *record* por las rías de Galicia, es una de la industrias pesqueras más productivas y de explotación más económica.

En aquellos puertos que se dedican a ella, llamados generalmente fomentadores, son todos hoy personas acomodadas, que deben su fortuna a esta explotación.

Los hay que son dueños de embarcaciones pequeñas que tienen contratados a los marineros que las tripulan, a sueldo mensual, 25 o 30 pesetas y un lote o ración de pesca estipulada proporcionalmente, según sea la cantidad que lleven a puerto, ocupándolos en faenas terrestres durante el tiempo que los temporales no les permiten salir al mar.

Es un alabar a Dios ver la enormidad de atabales de sardina y abocarte arenque, que a diario sale de aquellos puertos para todas partes.

Hombres y mujeres de todas las edades encuentran medio de vida en esas constantes faenas. Los unos en el mar, los otros en las labores de las fábricas y construcción de atabales, y gran número en el acarreo de la mercancía a los muelles y en la carga de los vapores y barcos de vela que se dedican a su transporte.

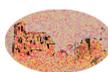
¿Por qué razón no había de explotarse este negocio en Castro teniendo más probabilidades de éxito?”¹⁴⁵

Abundantes fueron también, finalmente, los articulistas que prefirieron buscar una salida en el presumible potencial de Castro como estación veraniega. Posiciones como la siguiente se repitieron con abundancia en aquellos años:

“Desaparecida en su mayor parte la industria pesquera, n nos queda otro remedio que convertir en estación veraniega este hermoso rincón de la Montaña, si es que queremos de verdad que nuestro comercio entre en una era de prosperidad y progreso y que marche en armonía con todo aquello que a los pueblos exige la vida moderna.

Entendiéndolo así, el comercio, que está sufriendo las fatales consecuencias del actual lamentable estado de cosas...

¹⁴⁵ L.I.C., 17 de abril de 1910, nº 585.





La conversión de nuestro pueblo en una bonita estación veraniega, traerá consigo la nueva era de prosperidad y progreso que es absolutamente necesaria para la vida de nuestro comercio.

Castro tiene para ello condiciones naturales superiores a las de ningún otro pueblo del Cantábrico y aprovecharse de ellas sería dar un gran pasote gigante en el camino de la cultura y de la civilización.

Adelante, pues, con la empresa y no desmayemos hasta conseguir una victoria que significa la felicidad de Castro y le asegurará en el porvenir las grandes ventajas de una vida floreciente y próspera”¹⁴⁶.

Eduardo Serrano, con indudable dotes de cronista, nos revela en este precioso artículo, para cerrar este apartado, la trayectoria que en menos de veinte años había dejado Castro:

“Era un pueblo feliz, sin grandes necesidades que atender y relativamente rico pues contaba con dos medios de vida.

El primero, y principal, era la pesca.

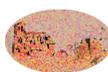
La dársena veíase abarrotada de embarcaciones de todas clases y tamaños. Innumerables lanchas, llamadas de altura, se dedicaban a la costera de bonitos y merluza. Era una bendición ver las rampas de los muelles cubiertas por inmensos montones de bonitos y albacoras, mientras pluralidad de traineras tornaban al puerto sumergidas hasta el carel, por la gran cantidad de sardinas y abocartes que traían a bordo.

¡Qué grato era contemplar aquel ajeteo incesante!

El continuo ir y venir de los pescadores trasladando la pesca desde el muelle a las fábricas de conservas, de salazón y lonjas dedicadas al escabeche, suponía la vida local y la felicidad de los habitantes; porque aquel cotidiano trabajo era la riqueza de la vida.

Ganaba el pescador; sus mujeres, en las fábricas y lonjas que funcionaban en gran número; los propietarios de éstas, y así, correlativamente, formando los eslabones de la cadena social, disfrutaban de aquellos beneficios el latero, el carpintero, el vendedor de fresco en sus viajes por la comarca, el carretero, los armadores de vaporcitos dedicados a la carga general, las

¹⁴⁶ L.I.C., 24 de diciembre de 1911, Año XIV, nº 673.



demás industrias derivadas y, por consecuencia, el comercio en todos sus ramos.

El otro medio de vida, aunque secundario no menos lucrativo, lo constituía el arriendo de habitaciones a familias forasteras, durante la época veraniega.

El más modesto habitante contaba con espaciosa viviendas que subarrendaba durante la temporada de baños, a tan altos precios, que muchas familias sacaban en esos tres o cuatro meses lo suficiente para vivir cómodamente el resto del año.

¡Tal era el número de familias aristocráticas, de hombres políticos, de eminentes artistas y de ilustres literatos que acudían a la playa castreña”

Todavía se recuerdan con satisfacción los nombres de intendentes del Palacio Real, de Cautelar, Pierrot, Ayala, García Gutiérrez, Castellanos, Arrieta, Barbieri y otras muchas entidades imposibles de enumerar.

Pero los tiempos cambian a medida que las épocas se suceden. Aquella generación fue desapareciendo; otros pueblos, envidiosos de la vida próspera del Castro d entonces, establecieron mejoras y atractivos en sus playas; la moda fijó sus plantas en ellas, y paulatinamente nos fue secuestrando a nuestros antiguos favorecedores, reduciendo la importancia de nuestra playa y aquilatando la vida castreña.

En los comienzos de este período agónico, una nueva feliz vino a fortalecer su existencia, abriendo brillantes horizontes para el interés general.

Las montañas que circundaban a nuestro término municipal, encerraban en sus entrañas inmensos tesoros de mineral, y bien pronto espíritus emprendedores y ávidos de fortuna, se lanzaron a su explotación, abriendo minas por todas partes y, con ellas, nuevas fuentes de riqueza para Castro.

La nueva industria requería gran núcleo de obreros y la realización de infinitas obras para poner en marcha el negocio, y comenzó una nueva vida de mayor actividad. Al puerto afluían vapores de mayor tonelaje que los empleados hasta aquella fecha en el tráfico costero, con el fin de transportar al extranjero el mineral descubierto. Para esta operación eran preciso cargaderos a propósito y líneas férreas que pusieran en comunicación a éstos con las minas. El puerto resultaba insuficiente y exigía una reforma, dándole más amplitud y abrigo.



Y aquí aparece el Castro contemporáneo nuestro; agitándose en la vida industrial; subiendo aceleradamente la cima del progreso, con todo el esplendor de su floreciente engrandecimiento.

Se construyeron consecutivamente hasta siete cargaderos. Casi simultáneamente comenzaron la línea férrea de Castro-Alén, las obras de amplitud del puerto y las del ferrocarril de Castro a Traslaviña, para empalmar con el de Santander Bilbao.

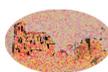
Tal cúmulo de minas y de obras concentraron en la villa centenares de empleados y millares de obreros, aumentando el censo de población considerablemente.

Los capitalistas se lanzaron a la edificación de muchas casas y chalets, de día en día se abrían nuevos comercios y mayor número de establecimientos de comidas y bebidas; la plaza fue encareciendo sus artículos; el elemento forastero fue invadiendo las costumbres castreñas creando mayores exigencias; la sencilla indumentaria de los habitantes de la villa, pertenecientes a la clase proletaria, fue trocándose en lujosos atavíos de burgués; la vida, en fin fue variando de aspecto en todas sus manifestaciones.

Se la dotó de alumbrado eléctrico, de abastecimiento de aguas, de matadero, banda municipal, cuerpo de bomberos y otras mejoras de esta índole.

Se llevó a efecto la apertura de nuevas calles; se dio anchura a las angostas; se alinearon las tortuosas con arreglo a un nuevo plano de población; se mejoraron y ampliaron los jardines y paseos; se construyeron notables edificios públicos, algunos palacios, pluralidad de chalets y muchas casas particulares de arquitectura moderna, cuya esbeltez, condiciones higiénicas, suntuosidad y riqueza en arte decorativo y variedad y capricho en los estilos de sus frontis, hermosearon el ornato público, dándole el aspecto de una gran población naciente, llegando por todas estas mejoras y engrandecimiento a alcanzar el título de ciudad.

Este es el Castro actual; y aunque, como el insigne poeta y querido amigo Jackson Veyán, “YA NO ENCUENTRO A CASTRO EN CASTRO”, bendigo a los dignos patricios que guiados de un buen deseo y miras altruistas, contribuyeron con sus desvelos y persistente laboriosidad a colocar a Castro a tal altura de progreso y grandeza.



Pero no nos dejemos arrastrar por el entusiasmo que nos inspira esta evolución maravillosa.

En esta transformación, como en las magias teatrales, todo es pura ilusión. A poco que meditemos encontraremos algo de desencanta; algo que apena el ánimo y que salta a la vista del espíritu menos observador: el porvenir de Castro.

Todas las tendencias y todos los afanes han convergido en uno sólo punto de mira: en mejorar a Castro estéticamente, engrandeciéndolo su importancia y aumentando su categoría con lujosos atavíos externos, sin atender a su regeneración vital, ni tener en cuenta que tales afanes y derroches reclamaban una base robusta y positiva de vida con que poder sostener las necesidades y exigencias creadas por la esfera de grandeza a que se ha elevado Castro.

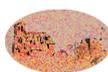
Base con la que no cuenta hoy, dadas las circunstancias porque atraviesa, dentro del orden económico, resultando lo que al baturrito del cuento: que tenía dos reales para gastarlos en los días de fiesta del Pilar y compró con ellos un portamonedas para guardarlos dentro.

Poca reflexión hace falta para vislumbrar el triste porvenir de Castro, sino se acude a tiempo de suministrarle la savia de vida que reclama el estado anémico en que se encuentra por falta de medios de subsistencia.

Aquella súbita mudanza, aquel repentino engrandecimiento, nos cegó, no permitiéndonos ver que era una mejora temporal, un encumbramiento transitorio, una grandeza ficticia, una ilusión fugaz...

¿De qué, pues, nos sirve tener una bonita ciudad si no cuenta con medios con que sostener su importancia y grandeza?"¹⁴⁷

¹⁴⁷ L.I.C., 30 de enero y 6 de febrero de 1910, n.ºs. 574 y 575.





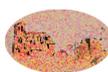
LAS ESCISIONES DE LA COFRADÍA

No podía ser de otra forma. Las crisis económicas suelen tener rápidas consecuencias sociales e institucionales. En nuestro caso las dificultades atravesadas por el sector pesquero a finales del siglo XIX pronto tuvieron su reflejo en discordias internas en la Cofradía y en la segregación de un nuevo cabildo en 1896, como ya antes hemos comprobado. Cuatro años más tarde, después de muchas mediaciones políticas, la marinería volvía a refundirse en una única sociedad. Eduardo Serrucha, entonces Presidente, anunciaba el 18 de enero de 1900: “Terminadas, afortunadamente, las discordias que dieron lugar a la división del Gremio de pescadores en dos sociedades, y refundidas ambas en una sola, que lleva el histórico nombre de *Noble Cabildo de pescadores de San Andrés*”¹⁴⁸. Pero no por ello los problemas iban a quedar zanjados.

Suele ocurrir las más de las veces: en una crisis económica y sectorial no todos los agentes pierden por igual. E incluso algunos de ellos salen fortalecidos y con evidentes ganancias. En muy buena medida esto es lo que ocurrió en Castro Urdiales. Los largos años de dificultades pesqueras, iniciadas hacia el año 1895 y muy visibles hasta la década de 1920, agrandaron las de por sí fuertes diferencias entre la marinería y los armadores y patrones de barcos. Como se decía en el lenguaje popular castreño: entre *Menores* y *Mayores*. “Si la miseria y la pobreza siempre amenazaban, las cosas empeoraron drásticamente en Castro Urdiales a principios del siglo XX con la llegada de una crisis general en el sector pesquero”¹⁴⁹. La miseria se agudizó y generalizó entre la inmensa mayoría de los pescadores no dueños de embarcaciones. Tuvieron que recurrir cada vez más a los *socorros* de la Cofradía, a sistemas de endeudamiento en el

¹⁴⁸ L.U.C., 18 de enero de 1900, nº 76.

¹⁴⁹ Ojeda San Miguel (2005), De la vida...



consumo cotidiano y a la caridad de instituciones y clases sociales acomodadas de la localidad. Pero no si tensiones, resistencias y protestas.

Con la vuelta de mucha gente a la mar, pasados ya los buenos años de la actividad minera y obras del puerto, y con la llegada de la propulsión a vapor, los patrones y dueños de las embarcaciones tendieron claramente a implantar en el reparto de de los beneficios de las capturas cada vez condiciones más auténticamente leoninas. Pero no sin que los marineros no resistieran; más cuando la inmensa mayoría de la marinería castreña estaba muy concienciada, tanto por el ideal igualitarista de tiempos pasados en el Cabildo, como por la influencia del ideario socialista.

La falta sistemática durante largas temporadas de pesca y los pocos jornales ganados en la mar, llevaron al colectivo de pescadores a pasar muchos períodos de auténtica miseria y hambre. De ellos se intentaba salir, como en épocas pasadas, acudiendo a la caridad. Fue el Ayuntamiento quien en muchas ocasiones acudió al rescate; tal como ocurrió, por ejemplo, en el invierno de 1916:

“Dada cuenta de la comunicación remitida por el Presidente de la Sociedad de pescadores Noble Cabildo de San Andrés de esta localidad solicitando que el Ayuntamiento contribuya con algún socorro en estas críticas circunstancias para sobrellevar la vida tan precaria de la pobre gente de mar, acuerdan los Señores concejales tomar en consideración lo solicitado y que pase a la Comisión de Hacienda para que proponga la cantidad que pueda darse para socorro de los pescadores”¹⁵⁰.

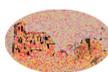
Dentro de las entidades de carácter privado que socorrieron a los pescadores, es de destacar las diferentes colectas realizadas “a beneficio del Noble Cabildo de San Andrés” por el “Centro Castro-Urdiales” de Buenos Aires¹⁵¹. Pero, sobre todo, famoso fue el reparto de la herencia y legado dejado por Silvestre Ochoa en el año 1909:

“LA HERENCIA DE OCHOA

Se han recibido 22.769 pesetas que el filántropo castreño don Silvestre Ochoa dejó en su testamento a favor del Gremio de Pescadores de este Puerto.

¹⁵⁰ A.M.C.U., L. 44 (Actas), 16 de febrero de 1916.

¹⁵¹ L.I.C., 24 de septiembre de 1916, Año XIX, nº 920.



El digno presidente del Gremio nuestro querido amigo don Francisco Acero y demás individuos de la Junta están estudiando la forma de verificar el reparto.

Que el reparto se haga pronto es lo que deseamos, ya que el dinero en esta época del año ha de hacerles gran falta a los pobres y sufridos pescadores castreños”¹⁵².

A la donación de este castreño afincado en Uruguay, respondió, y lo recogemos únicamente a título de curiosidad, el Cabildo con una bonita señal de agradecimiento:

“UN CUADRO DE QUINTANA

El Gremio de Pescadores de este puerto, respondiendo a la nobleza de su antiguo abolengo, ha colocado en su local de la venta un hermoso cuadro al óleo del finado don Silvestre Ochoa, que como saben nuestros lectores, dejó al morir en Montevideo una buena cantidad al citado Gremio.

El cuadro es de nuestro querido amigo el inteligente pintor don Pablo Quintana, que ha hecho una obra admirable...”¹⁵³

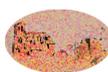
A pesar de que su número fue descendiendo, aún la industria conservera de Castro Urdiales a principios del siglo XX resultaba de bastante envergadura. Al descenso de las capturas los industriales conserveros respondieron incrementando la llegada de pescado desde otros puertos e instigando a algunos armadores para que mecanizaran y modernizaran sus barcos. “Es en este contexto en el que hay que inscribir la llegada de la propulsión a vapor (a partir del año 1902). La mecanización de los barcos fue ciertamente muy madrugadora en Castro; pero no así su extensión y propagación: muy lenta y deficiente en comparación con la de otros puertos pesqueros y conserveros vascos y cántabros vecinos. El “gran problema” radicaba en que el vapor suponía también el nacimiento de otra nueva forma de repartir las ganancias de la pesca, trastocando antiguas prácticas, casi medievales, tremendamente enraizadas entre la marinería. Por eso la mayor parte de los pescadores, al ver repentinamente empeorar sus condiciones laborales y salariales, se opuso decididamente a la propagación de los barcos de vapor”¹⁵⁴.

Nunca de una forma espectacular, pero el número de vapores pesqueros llegados a Castro creció sustancialmente en la segunda y tercera décadas

¹⁵² L.I.C., 19 de diciembre de 1909, nº 568.

¹⁵³ L.I.C., 27 de junio de 1909, nº 544.

¹⁵⁴ Ojeda San Miguel (2004), Barcos en la historia..., ob. cit.





*Año 1911:
Inauguración Plaza de Abastos*

del siglo XX. Por eso en estos años subió de tono el malestar de los *Menores*: “Más división profesional entre la marinería. Mayores distancias sociales y salariales en el colectivo de pescadores. Profunda fractura entre *Mayores* (armadores) y *Menores* (tripulantes). El vapor definitivamente estaba cambiando las relaciones de producción dentro del sector, en un proceso que había comenzado ya medio siglo antes. Si embargo, las novedades no pillaron con las manos cruzadas a los hombres más humildes, la mayoría, de la cofradía castreña”¹⁵⁵. Todavía se mantenían fuertemente cohesionados, atrincherados, y amparados por la ideología igualitarista heredada en el Gremio y por el ideario societario de la sección de la U.G.T. *La Unión*”¹⁵⁶.

Muchos fueron también los articulistas castreños que terciaron sobre esta cuestión: las injustas diferencias, cada vez más grandes, entre *Mayores* y *Menores*. Con sus escritos, no cabe duda, ayudaron a la toma de conciencia y necesidad de justicia social cada vez más arraigadas entre la gente de mar de Castro. M. Colina sacaba a la luz a comienzos del año 1909 un artículo, en forma de diálogos, que no tiene desperdicio para observar los problemas de fondo:

“Diálogos al vuelo

--Tengo plata fresca y cariño a mi pueblo. Los negocios son el encanto de mi vida, y no vengo a embrutecerme cortando el cupón; pero acabo de llegar de América y aquí todo me es desconocido.

--Si además de eso tuvieras alientos para arrostrar el peligro de las asechanzas que habrían de dificultar el éxito, tu podrías salvar al pueblo de la esclavitud que le ha arrastrado a la miseria, y él pagaría su redención asegurando a tu capital el 20% de interés anual.

--Cuando de negocios se trata nada me arredra. Dime pronto a qué negocio te refieres y qué capital se necesita.

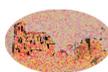
--El negocio, la pesca. El capital, cuarenta mil duros.

--Dinero me sobra, pero no me parece que pueda ser tan bueno un negocio que no da para comer a los que a él se dedican.

--Para los marineros, en la actualidad, es una ruina porque el capital empleado en ese negocio no se contenta con ganar el indicado interés del 20%, ni del 30, ni del 40, ni del 60%, sino que hasta en los peores años gana más, y en algunos

¹⁵⁵ Ibidem.

¹⁵⁶ Ibidem.



suele llegar a producir, hasta el 100%; de modo que, si los propietarios de las embarcaciones cedieran a los pescadores todo lo que sacan por encima del 20% del capital que aquellas representan, la ganancia de los marineros, con la misma cantidad de pesca, sería el doble de la que ahora obtienen.

--Ya me había chocado a mi que importando la pesca de este puerto cien mil duros al año, pudieran quejarse de hambre los cuatrocientos y pico marineros que traen al pueblo esa riqueza.. Y ¿cómo se explica eso?

--Para que comprendas mejor la explicación, coge el lápiz y empieza haciendo números.

Las cuarenta mil pesetas anuales que por término medio ha recaudado la sociedad de pescadores en los tres años últimos, que han sido los de mayor escasees, representan el 8% del importe total de las pescas vendidas en este puerto, cuyo importe se eleva, por tanto, a la cantidad de cien mil duros Suponiendo que la décima parte de estas pescas hayan sido aportadas por embarcaciones forasteras, han quedado en el pueblo, a repartir entre los marineros y dueños de las embarcaciones, noventa mil duros.

De esta cantidad hay que deducir siete mil duros del 8% correspondiente a la sociedad de pescadores.

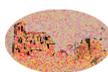
Y de los ochenta y tres mil restantes, otro tanto por ciento aproximadamente igual al anterior, para gastos de raba, carnadas y demás.

El cincuenta por ciento, o sea la mitad de los setenta y seis mil duros que restan, corresponde a los dueños de las embarcaciones.

Y, por último, a los pescadores que con su trabajo y con el peligro de su vida trajeron aquella riqueza al pueblo, no les queda a repartir más que la otra mitad del último resto, o sean treinta y ocho mil duros.

A esto queda reducido el ímprobo trabajo del pobre marinero: a ganar, y no con regularidad, una peseta diaria por término medio, mientras que los treinta y ocho mil duros correspondientes a los dueños de las embarcaciones, representan el noventa y tantos por ciento de su capital.

--Basta, no sigas. **Ahora comprendo cual es la verdadera causa de la crisis que atraviesa la clase marinera**, y veo con toda claridad las excelencias del negocio que produce el



90 por 100; pero no pretendo hacerme rico explotando la miseria del pobre.

--Por eso te he propuesto el negocio sobre la base de que se entregue a los marineros el producto líquido de los cien mil duros que importan las pescas, sin otra deducción, que el ocho por ciento, cuyos ocho mil duros representan el veinte por ciento de los cuarenta mil que habrás de invertir en compra de embarcaciones.

Y después de hacer tú un buen negocio, habrías conseguido elevar, de treinta y ocho mil, a ochenta mil duros la participación de los marineros en los noventa mil que importan las pescas en estos años de escasez; o sean, cuarenta y dos mil duros, sobre los treinta y ocho mil que ahora reparten.

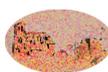
--¿Y crees tu que duplicando en esa forma las ganancias renunciarían los pescadores a las ilusorias ventajas de esa vetusta sociedad que tienen formada?

--Indudablemente: como a la asistencia médica y farmacéutica tienen derecho en concepto de pobres, no estando asociados, y las soldadas de enfermedad y ancianidad seguirán pagándose como ahora por las embarcaciones, la única ventaja social que perdían pagándote a ti el ocho por ciento de las ventas, en lugar del que ahora pagan a la sociedad, es ese ridículo socorro de cuarenta y cuatro reales con que de tarde en tarde les engañan, el hambre a cambio de los cuarenta y dos mil duros en que aumentarían sus ganancias triplicando tus embarcaciones.

--El negocio así planteado es indudablemente ventajoso tanto para los capitalistas que pueden colocar en él su dinero con el 20 por ciento de interés anual, como para los marineros que, con igual cantidad de pesca, ganarían el doble de lo que ahora ganan; pero no he echado en olvido las asechanzas con que me amenazabas al principio de nuestra conferencia; comprendo que se necesita un hombre de grandes alientos para llevar adelante esas empresas; y, francamente, yo no me encuentro con fuerzas para tanto.

--Por creer que no hay en Castro más de un hombre capaz de tales arrestos, he pensado muchas veces si un sindicato de capitalistas podría llevar a la práctica tan sencillo proyecto.

El sindicato acapararía todas las embarcaciones destinadas a la pesca en este puerto, voluntariamente, o por la necesidad





de cederlas en que se verían los propietarios de las amarradas por falta de tripulación.

Por concurso entre los marineros, se entregaría cada una de las embarcaciones, al patrón de la tripulación admitida a licitación que mejorara las condiciones de la adjudicación.

Y, por último, encargándose el sindicato de hacer a venta y cobranza de las pescas, tendrían los capitalistas asegurado el cumplimiento de todas las obligaciones contraídas por los marineros.

--En esa forma, que vendría a ser la indicada para la cooperativa de producción..., ya no me parece tan difícil de acometer la empresa.

--¿Seguirá imperando la explotación de la miseria?

--¡Pobres pescadores!”¹⁵⁷

Empezó a cundir la idea de que la mejor solución para los pescadores era articularse en torno al mundo de los sindicatos y cooperativas:

“Y que no serán malas, lo demuestra el hecho de que algunas de ellas han sido ya puestas en práctica, por los pescadores de otros puertos de España, que en la lucha por la existencia, consiguieron salir de la odiosa rutina que los aniquilaba, dando al traste con los viejos moldes por que se regían, convencidos de que el progreso debe imponerse como medida salvadora en todas las artes de la vida.

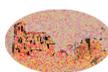
Los pescadores de Valencia, después de muchos años de privaciones y angustias, crearon la Sociedad “El Progreso Pescador” que funciona desde 1902, y ya cuenta con muchos miles de duros después de facilitar trabajo a centenares de familias que se veían privadas de él...

Los pescadores de Valencia, como queda demostrado, van resolviendo el difícil problema de mejorar la vida, y hasta ahora lo han conseguido con la unión, sobrándoles el dinero para levantar un asilo, siendo un gran *ejemplo de cooperación* el que están dando.

Nuestros pescadores y las muchas personas que vienen ocupándose del problema de las pescas en esta villa, deben fijarse bien en las enseñanzas que encierran los datos expuestos”¹⁵⁸.

¹⁵⁷ L.I.C., 17 de enero de 1909, Año XII, nº 521.

¹⁵⁸ L.I.C., 7 de febrero de 1909, Año XII, nº 524.



Muchas eran las voces que clamaban contra el viejo sistema de las ayudas en forma de limosna y caridad:

“Quedamos en que la aguda crisis económica que, desde hace unos años, se deja sentir en esta ciudad, tiende, desgraciadamente, a hacerse crónica y en que es imprescindible la aplicación de un remedio capaz, radical, a tan fatídica desventura.

El mísero rancho, ni aun como paliativo en graves situaciones como la actual, no debe solicitarse. Eso dice muy poco, nada, de la condición moral de un pueblo. Este debe pedir a sus autoridades trabajo, no una limosna. En tal caso las autoridades con la mayor diligencia deben poner en práctica todos los medios de que dispongan para complacer tan justa demanda, apelando a innumerables recursos con que cuentan para ello.

La gente de mar si pasa por momentos difíciles, admitamos que pida un socorro pecuniario, si señor, pero tienen ellos medios de disponer de considerable fondo de socorro sin necesidad de pedir limosna y de dar lugar con ello a que se ocupe la gente, de si frecuente en exceso al café, la taberna y el cine, o van a ver bailarinas, a todo lo cual tiene perfectísimo derecho con su dinero, pero el hecho de que una Sociedad o Cabildo salga a pedir limosna merece un calificativo contundente”¹⁵⁹.

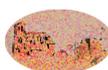
Fue precisamente con ocasión del legado de Silvestre Ochoa, cuando más se postuló la necesidad de cambiar las cosas dentro de a misma cofradía de pescadores:

“El legado de Ochoa y el Cabildo de pescadores

¿Qué destino debe darse a los veinticinco mil pesetas del legado que el finado Ochoa hizo al Cabildo de pescadores de esta villa?

Del mayor o menor acierto al resolver sobre la contestación que la Junta general debe dar a esa pregunta, depende que la generosidad del caritativo testador encuentre, o no, imitadores, entre los acaudalados castreños que en la misma forma quieran testimoniar su cariño al pueblo que les vio nacer.

¹⁵⁹ L.I.C., 5 de marzo de 1916, nº 891.



A tres se reducen, que nosotros sepamos, las propuestas hasta ahora formuladas:

1º Dividir el legado por partes iguales entre todos los agremiados.

2º Imponer su importe en un Banco, para retirar todos los inviernos, hasta que se acabe, la cantidad que anualmente se invierta en dar rancho a los pescadores, y

3º Destinar ese dinero al pago de parte de la deuda social.

Examinemos por separado cada una de estas soluciones.

PRIMERA

DIVISIÓN O REPARTO

Esta es la proposición que tiene, al parecer, mayor número de partidarios, quienes considerando el legado como un socorro extraordinario, y más importante, pero de la misma naturaleza que los que ordinariamente reciben los pescadores del fondo social todos los inviernos, pretenden que se repartade la misma forma.

En este caso, las

VENTAJAS

Se reducen a que los pescadores puedan enjugar algún atraso con las cuarenta y tantas pesetas que recibiría cada uno, repartiendo las veinticinco mil de la manda entre los cuatrocientos, y pico, cerca de quinientos socios que tiene el Cabildo.

INCONVENIENTES

1º Si el reparto se hace en la misma forma que el de los socorros ordinarios, habrá que dar, como en estos, el llamado socorro a la madera; y esa deplorable corruptela que priva a los pescadores necesitados de lo que por este concepto se llevan los propietarios de las embarcaciones, nos conduciría al absurdo de que, los capitalistas armadores de los vapores pesqueros entraran a participar del legado, mermando el pequeño subsidio que la caridad del testador destina a los pobres pescadores.

2º Este socorro extraordinario, ¿suprime o deja subsistentes los ordinarios socorros sociales? Si los suprime, queda sin resolver el mismo problema, sobre el destino que debe darse a las economías que la Sociedad obtenga por ese concepto. Si no se suprimen, al terminar el invierno en que se haga el reparto del legado; lo mismo el Cabildo, que cada uno de los agremiados, volverán a encontrarse en iguales condiciones que antes de recibir aquella cantidad, sin haber mejorado en nada su precaria situación económica, esterilizando así o haciendo infructuosa la





liberalidad, y contrariando la voluntad del testador, que, indudablemente, se propuso hacer algo práctico y duradero en beneficio de los pescadores, designando como legatario al Cabildo, esto es, a la colectividad, no a cada uno de los individuos que la constituyen.

SEGUNDA

REPARTO EN FORMA DE RANCHO

Aunque no sean muchas, es indudable, que esta solución tiene, sobre la anterior, algunas

VENTAJAS

1ª El capital del legado llegaría a los pescadores aumentado por los intereses que produzca en el tiempo que dure la imposición.

2ª La parte que de este capital se destine cada año al rancho de los pescadores, puede ser la primera partida de la acostumbrada suscripción pública para hacer el rancho general, aumentando en esta forma los ingresos y las economías.

3ª La indudable eficacia, y la mayor duración del beneficio que el testador quiso hacer a los pescadores, por tratarse de una necesidad todos los años sentida, y que, por lo menos, durante alguno, puede quedar satisfecha.

INCONVENIENTES

1º Sabido es lo costosos que resultan los ranchos generales por el desbarajuste y derroche que nacen del abuso de los que dejan la comida en su casa, para ir a quitársela al pobre necesitado, por economizarse la suya o para engordar con el rancho a sus cerdos, mientras que pescadores bien pobres, cuyos nombres podríamos citar, se niegan a pasar por la vergüenza de figurar en el número de los hambrientos.

2º Al lado de los pescadores famélicos, que por ese reparo no acuden al rancho, hay otros que por su posición no lo necesitan y por decoro no van a recibirle, todos los cuales, por ser hombres dignos, se verían privados de los beneficios del legado que, en esa forma, habría de repartirse entre los más desaprensivos.

3º Mientras ha sido limitada la cantidad disponible, no ha habido conflictos a la terminación de los ranchos, pero el día que la Sociedad acuerde suspender los que se paguen con el legado, serán de ver las protestas y tumultuosas reclamaciones que obligarán al Presidente a gastar en uno, lo que podría servir para dos o tres inviernos, hasta consumir la totalidad del legado, en forma algo duradera, pero igual para todos los demás efectos, a la primera solución, y



4º El rebajamiento y desprecio de la dignidad personal que supone el mendrugo tirado a los pies del hombre que puede y quiere trabajar, es el estigma que imprime el rancho, lo mismo a quien da, como al que en estas condiciones le recibe. Pase que en esa forma, a falta de otra, se manifieste lo que hay de noble y de generoso en la sublime caridad cristiana para con los niños, con los ancianos, con las mujeres en el período de lactancia de sus hijos, y en general, con todos los inválidos o impedidos para el trabajo, porque no hay deshonor en el pan que recibe quien no lo puede ganar; pero, ¡por caridad! Que no se repitan las vergonzosas escenas de esos ranchos generales, tan denigrantes para los que sufren la humillación de recibirlos, como para los que con la mejor intención contribuyen a darlos.

Al hombre que puede y quiere trabajar, lo único que, sin rebajarle, se le puede dignamente ofrecer, para que sin reparo y con orgullo lo pueda él aceptar, es el trabajo.

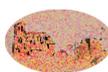
Invierta, pues, el Cabildo lo que habrían de costar esos ranchos, en montar una o varias pequeñas industrias manufactureras, donde podrían ir a trabajar todos los pescadores cuando falte la pesca, para ganar los treinta, treinta y cinco, o cuarenta céntimos que barriales de costar una buena ración de pan y cocido en el Comedor económico que la Sociedad de pescadores podría establecer con muy poco gasto; y con una buena administración del capital invertido en esos dos importantes servicios, las ganancias que pudiera obtenerse de tantos brazos improductivos aplicados a las diferentes industrias del primero, cubrirían con exceso la pequeña diferencia entre los ingresos y los gastos del segundo, conservando intacto el capital del legado.

No faltarán almas caritativas que expliquen, y hagan comprender a los pescadores, cómo funcionan en otras poblaciones los Talleres benéficos y los Comedores económicos.

TERCERA

AMORTIZACIÓN DE LA DEUDA

En verdad que son muy pocas pesetas las 25.000 del legado, para amortizar las 116.000 que importa la deuda del Cabildo. Rebajar 800 pesetas de las 4.640 que anualmente importan los intereses al 4 por 100, es hacer una economía tan insignificante, que en nada mejoraría la actual situación económica de la Sociedad.



En la idea de que esta solución no habría de favorecer más que a los afortunados acreedores que recibieran ese dinero, es unánime la opinión contraria a la amortización.

Esto no obstante, nosotros creemos que, sobre ser una buena imposición del capital la que puede hacerse al cinco y medio por ciento de interés anual, con esos cinco mil duros podríase al mismo tiempo amortizar más de la mitad de los veintitrés mil que importa la deuda total, haciendo primero la siguiente:

CONVERSIÓN DE LA DEUDA

Si se invita a los acreedores a convertir en créditos al 6 por 100 los que ahora tienen al 4 por 100 de interés anual, reconociendo a los títulos convertidos el derecho de preferencia para la amortización, los acreedores que respondan a ese llamamiento, seguirán cobrando por intereses la misma cantidad, y en plazo no muy largo, cobrarán seguramente su capital, mientras que los que no vayan a la operación, seguirán como hasta ahora cobrando los intereses, pero sin esperanza alguna de recuperar el principal, hasta que no hayan sido pagados los créditos convertidos.

En tales condiciones nadie querrá verse postergado, y todos los acreedores irán a la conversión, mediante la cual, las 116.000 pesetas de la deuda total, quedarán reducidas a 77.333,33, que al seis por ciento de interés anual, producen exactamente la misma cantidad que ahora perciben los acreedores en concepto de intereses.

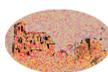
El resultado de esta operación para el Cabildo, es el mismo cualquiera que sea el número de acreedores que acepten su invitación, y para éstos ofrece la ventaja, que pierden los demás acreedores, de poder recuperar su capital mediante la

AMORTIZACIÓN

Con las 25.000 pesetas del legado se celebrará el primero de los concursos que anualmente abrirá la Sociedad de pescadores para amortizar los títulos convertidos.

En el supuesto de que para gozar de este privilegio se hay presentado a la conversión todos los créditos, la amortización debe hacerse al mejor postor, y en el caso peor, de que ninguno los cediera por menos de la par, se acudiría al sorteo para hacer el pago de las 25.000 pesetas del legado, o de la cantidad que anualmente se destine a este objeto en los sucesivos concursos de amortización.

Deduciendo de las expresadas 77.333,33, las 25.000 del legado, el resultado de esta primera amortización, sería dejar reducidos





a diez mil quinientos duros, próximamente, los veintitrés mil que ahora importa la deuda total del gremio, con una economía de 1.400 pesetas, en las 4.640 a que ahora ascienden los intereses anuales de la misma o sea, algo más del cinco y medio por ciento del capital invertido en la operación.

En resumen: que mediante las expresadas operaciones, la Sociedad se economizaría anualmente la tercera parte de lo que paga por intereses, y dejaría reducida toda su deuda, a mucho menos de la mitad, o sea, poco más de las 40.000 pesetas que importan los bienes del gremio.

¿Merece estudiarse esta solución?

AMA NINCOL”¹⁶⁰.

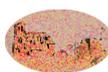
Cambiar la forma de organización del Cabildo y crear también “cajas de ahorro” para los marineros:

“Así pueden los marineros formar su pequeño capital y reuniéndose después ocho o diez, adquirir embarcación y rede propias, con el fin de repartirse íntegras las ganancias, no la mitad solamente, como ahora sucede. El patrón se elegirá por votación entre ellos, las desavenencias que pudieran ocurrir las resolvería la Junta Directiva del Círculo con toda imparcialidad, y en justicia. A parte de esto, les conviene asegurar también dos pesetas diarias para caso de enfermedad, (real y comprobada). Y como para conseguirlo exige el Círculo Católico una peseta mensual, que no siempre tiene el marinero con puntualidad, deberían los que deseen apuntarse en la Caja de socorros pagar de una vez las doce pesetas al año, más las seis de socios, separándolas a ojos cerrados al recibir “*el pré*” o cantidad de cuarenta, cincuenta sesenta pesetas, que el patrón abona a cada tripulante, para que éste muchísimas veces lo derroche en tres días.

Como la avaricia es un pecado, la economía es una virtud de suma necesidad, del mismo modo que la previsión, en especial tratándose de padres de familia, que deben a sus hijos el pan de la mesa y el pan del buen ejemplo”¹⁶¹.

¹⁶⁰ L.I.C., 11 de julio de 1909, Año XII, nº 546.

¹⁶¹ L.I.C., 26 de marzo de 1914, año XVIII, nº 842.



La idea de la necesidad de formar asociaciones y cooperativas, muchas veces de inspiración católica, incluso a nivel de todo el Cantábrico, poco a poco iba ganando terreno:

“A los marineros

Constituidos en sociedad todos los gremios o agrupaciones de pescadores de esta costa Cantábrica, es probable que llegara su número a doce o quince mil agremiados. Entonces, unidos por el mismo espíritu, podías dictar un programa, el lucro justo y proporcional para cada uno según su trabajo...”¹⁶²

“La federación marítima de la Costa Cantábrica

Un hombre solo vale poco; la asociación puede todo. Su fuerza la del número, es incalculable. Al lado del número surge también, por virtud de los lazos de unión, la apreciación mejor de las necesidades de la colectividad y de los individuos que la componen. El remedio de los males que le afligen es más fácil de encontrarle y aplicarle. Marineros:

Todos a uno cuando es necesario:

Ese es el lema, ese es el grito, esa a consigna de vuestra bandera.

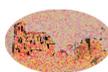
Hallase uno de vosotros, una familia vuestra necesitada de socorro, de auxilio, por cualquier revés de la fortuna, por el mal dar de la suerte caprichosa, por el sin número de azares y peligros del mar, allí están todos sus compañeros del oficio, todos los que se dedican al trabajo de la pesca a sacaros de apuro, a socorremos en vuestras necesidades, mientras no se os vea libres de las garras del infortunio.

Esto conseguiremos con la asociación, con la federación de que se os hablaba el otro día en el Teatro-Circo.

Allí visteis claramente el poder que adquiriríais sólo por la virtud de la unión. No habría necesidad colectiva o individual que no encontrara pronto y eficaz remedio dentro de la asociación. Todos los utensilios y artes necesarios para la pesca y hasta para las industrias derivadas de la pesca, podrías obtenerlos fácilmente y más baratos que los obtenéis ahora y mientras no construyáis una poderosa confederación, como la que se os brinda.

No sólo habéis de conseguir esto y el evitar mejor los riesgos innumerables del mar, sino que podrías imponer un precio

¹⁶² L.I.C.,5 de septiembre de 1915, nº 865.



mínimo al pescado, porque ya no obraría en esto un solo cabildo o pequeño grupo de cabildos, sino todos los de esta costa Cantábrica y aun los de todo el litoral de España contribuirían a ello, porque todos los cabildos y confederaciones obrarían como un solo hombre en defensa de sus intereses.

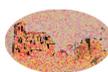
A poco que se discurra veréis como todo esto es factible. Con una buena administración llegarías a tener fábricas vuestras, escabecherías y todo aquello que sirviera para desembarazaros de enemigos que os hicieran la competencia en un momento dado, para haceros arriar de lo justo.

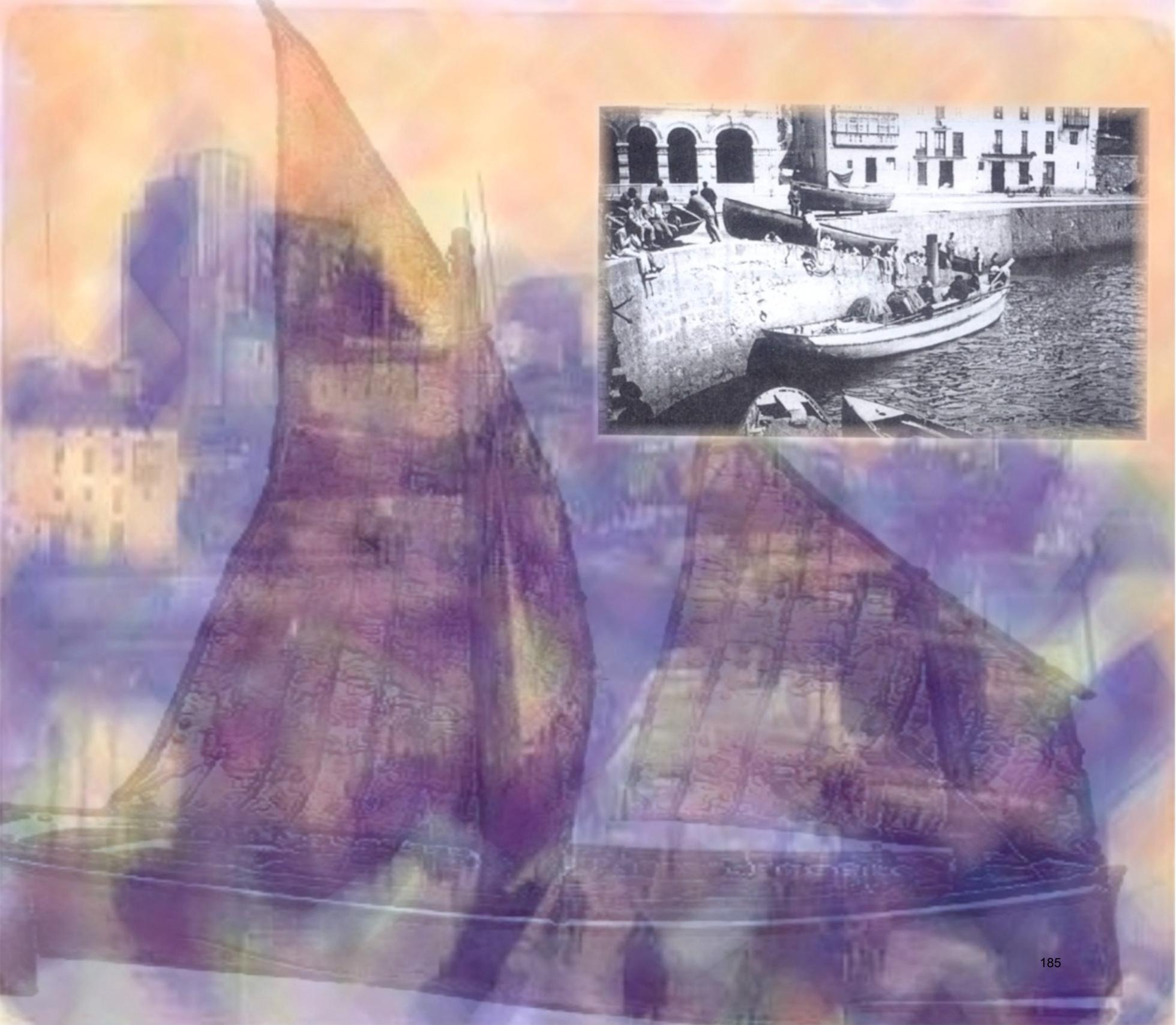
En aquella reunión del teatro pudisteis haceros cargo con los argumentos llenos de persuasión del infatigable propagandista, don Andrés A. de Pellón que la mayor parte de vuestro malestar, de la terrible incertidumbre de *vuestro mañana*, depende de la falta de asociación.

Es mucho y os vale mucho la que ya tenéis, la que os viene cobijando desde hace siglos; tiene indudablemente mucha importancia ser amparados por un cabildo pero este importante grupo de marineros que lo es bastante bajo el punto de vista de las cuestiones puramente locales, es muy poco para hacer valer sus derechos y para obtener las ventajas a que ha de aspirar una muchedumbre que representa un elemento social, tan considerable y tan característico, como el que vive del mar y sobre el mar en toda esta costa de España. Los veinte mil hombres o más que explotan la pesca y alientan las industrias riquísimas derivadas de esta, y que nutren la Marina de guerra con su sangre y con su vida, bien merecen que no se les tenga por el Estado en el olvido, por no decir en el desamparo, en que se hallan hasta aquí.

Bien merecen que se les de una representación en las Cortes por uno o dos diputados que defiendan allí los intereses de esta clase tan digna, tan numerosa y respetable para que la legislación sobre la pesca y demás cosas que les atañen, sean inspiradas según su conveniencia y con el perfecto conocimiento del asunto.

¿Oísteis hablar a don Andrés Pellón sobre los grandes beneficios obtenidos por los sindicatos agrícolas, muchos de los cuales están ya establecidos en esta provincia? Pues también queremos que os sindicéis vosotros que os confederéis los hombres de mar para que, dentro de vuestro





terreno, experimentéis todas aquellas ventajas que disfrutaban los sindicatos.

Una voz de veinte mil hombres, reforzada por el eco de otras tantas familias, se deja oír hasta en las más altas cumbres del Estado.

Confederaos marineros.

Cabildo de Castro, no lo echéis en olvido.

J. José Navega”¹⁶³.

Mientras la conciencia de que había que cambiar iba tomando cada vez más fuerza entre todos los castreños, ya no solamente entre los pescadores, la Cofradía seguía sin transformaciones y en manos de los armadores más fuertes del puerto. Controlada por unos pocos. Allí estaban los Vicente Gainza, Félix Pradera, Cortazar, Villa, Cuesta, Gotilla, Zaballa... Probablemente la noticia más destacada que generó en estos años el cabildo de San Andrés, y es toda una radiografía sobre el anquilosamiento en que vivía, fue esta fechada en 1912:

“UNA BANDERA

Nuestro querido amigo el digno presidente del Gremio de pescadores de este puerto don Vicente Gainza ha encargado a Valencia una magnífica bandera para la citada Sociedad de pescadores.

Dicho bandera ondeará en las grandes solemnidades a la entrada del local de la Venta y será colocada a media asta, en señal de duelo, cuando fallezca algún marinero perteneciente al Gremio de pescadores.

Felicitemos a don Vicente Gainza por los nobles fines que persigue con la adquisición de la bandera”¹⁶⁴.

Escribía en un trabajo explícitamente dedicado a los barcos de vapor, “El 6 de enero de 1920, justo en los momentos en que más vapores estaban llegando, Timoteo Ibarra fue elegido presidente de la Cofradía. Personaje, a buen seguro merecedor de un estudio biográfico en profundidad, que había sido alcalde años atrás, y del que sabemos tenía intereses conserveros y era dueño en sociedad de algunas traineras y lanchas mayores¹⁶⁵. Con Ibarra, a

¹⁶³ L.I.C., 26 de septiembre de 1915, nº 868.

¹⁶⁴ L.I.C., 17 de marzo de 1912.

¹⁶⁵ Timoteo Ibarra gozaba de gran popularidad en Castro Urdiales, y ya antes había cuidado sus relaciones con la Cofradía de San Andrés: “EL SEÑOR IBARRA Y LOS PESCADORES.- El martes próximo pasado a las tres de la tarde, dio el exalcalde don Timoteo Ibarra su anunciada conferencia a los pescadores en el local de la Venta, hallándose el salón lleno de bote en bote.



través de un fuerte liderazgo de tinte paternalista, pero recogiendo muchas de las reivindicaciones de los *Menores*, se produjo una verdadera “revolución” en la Cofradía. El 26 de mayo de 1920 se refundó el “Pósito de San Andrés”, y se elaboraron nuevos estatutos... En gran medida trataban de buscar el sosiego social en un puerto envuelto en violentos enfrentamientos. Después de proclamar que el Pósito de San Andrés era continuador de la Cofradía que “desde el siglo XIV funciona en el puerto de Castro-Urdiales”, el artículo 2º rubricaba la gran novedad: “ostentará el carácter de Sociedad cooperativa o verdadero *Pósito de pescadores*”. El nuevo San Andrés era algo más que un simple pósito/mutualidad: una cooperativa. El equipo dirigente pensaba crear economatos de consumo para los socios...”¹⁶⁶, escuelas de alfabetización y formación profesional, en la adquisición de embarcaciones e, incluso, en la posibilidad de comercializar directamente la pesca o la implantación de alguna planta conservera¹⁶⁷.

Con la elección de Timoteo Ibarra los *Menores* habían desbancado, después de décadas y décadas de control, a los *Mayores*. Algo, y sobre todo el proyecto de comprar barcos en cooperativa, que no fue de ninguna manera asimilado por los armadores. El enfrentamiento, de momento, todavía se agudizó mucho más. Tanto que un grupo de concejales presentó este escrito al pleno del Ayuntamiento el 20 de octubre de 1920:

El señor Ibarra dio principio a su breve peroración, haciendo historia clara y detallada de la administración municipal, relacionándola con el plan de obras realizado y leyendo cifras para poner de manifiesto el estado actual del erario público.

Después hizo historia de su gestión en la política local, expresándose en la siguiente forma:

“A vosotros que, habéis luchado conmigo leal y honradamente, presentándome siempre vuestro incondicional apoyo, tenía yo que daros cuenta de la gestión que me confiasteis lo mismo que de mi actitud en la actualidad..

Pero como a mi, que he luchado siempre por el bien de mi pueblo, no podían satisfacerme aquellas atenciones que se me hacían, traté de conseguir algo en beneficio de Castro, y a pesar de haber cruzado una enfermedad de cartas con el señor Redonet, no pude conseguir de él más que buenas palabras.

Las pruebas las tenéis bien palpables, con tener en cuenta que a pesar del tiempo que han llevado en el poder los conservadores, sólo veréis en vuestro rededor los rastros de lo que dejaron hecho los liberales...”¹⁶⁶, L.I.C., 5 de diciembre de 1909, Año XII, nº 566.

Ibarra, como una prueba más de su larga acción política y popularidad, recibió el 26 de agosto de 1911 la “Cruz de Primera Clase con distintivo blanco”, A.M.C.U., leg. 1554, doc. s/n (4).

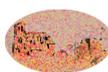
¹⁶⁶ Ojeda San Miguel (2004), Barcos en la historia..., ob. cit.

¹⁶⁷ Oficialmente, para poder ser inscrita con arreglo a la “Ley de Asociaciones de 30 de junio de 1887”, la cofradía de San Andrés volvió a oficializar su constitución el 26 de mayo de 1923, A.M.C.U., leg. 1651, doc. s/n (2). En contestación al I. de Reformas Sociales y a la Alcaldía, Timoteo Ibarra escribía el 6 de junio de 1924: “(...) su objeto es (...) ajeno por completo a toda idea política, o al lucro, y solo persigue la completa redención de la clase pescadora, extendiendo la cultura entre sus asociados y descendientes; estableciendo en su favor los distintos seguros sociales, y explotando sin el auxilio de intermediarios la industria de la pesca.

La Junta Directiva de este Pósito, está compuesta por: Presidente Don Timoteo Ibarra.- Vicepresidente D. Ambrosio Aqueche.- Vocales D. Teodoro Salvarrey, D. Antonio Maza, D. Ramón Gómez y D. Manuel Urresti”, A.M.C.U., leg. 1611, doc. s/n (2).



Ramón Ojeda San Miguel



“AL AYUNTAMIENTO DE CASTRO URDIALES

Hace ya dos meses que los habitantes de esta población venimos presenciando, con la mayor indiferencia y como si el asunto no nos interesara en lo más mínimo, el desarrollo de la contienda que, desde aquella fecha, se halla planteada entre los dueños de los vaporcitos de nuestro puerto y las tripulaciones de los mismos.

El origen del conflicto, según es público, responde a discrepancias surgidas sobre la distribución proporcional del producto de las pescas, entre el capital y el trabajo: es decir, a que no han podido fijar, de acuerdo los interesados, el tanto por ciento que debe llevar y el dueño, que aporta el barco con sus artes, útiles y enseres de pesca y el que corresponde percibir a los tripulantes que, mediante su esfuerzo personal, realizan la ganancia, con el empleo de aquellos elementos de trabajo.

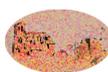
Esta cuestión, que es de importancia capitalísima para la economía de la numerosa familia pescadora, de las industrias conservera y salazonera y del pueblo entero, íntimamente ligado a estas clases de la población por vínculos de familia, de interés de vecindad, etc., no, es menos importante si se mira al orden moral en que descansa la paz del vecindario. Y si la paz es necesaria en toda organización civilizada, lo es mucho más cuando, como en el caso presente, afecta a personas cuya convivencia armónica se hace indispensable, si, ellas, han de seguir desempeñando el papel que tienen asignado en el desenvolvimiento regular de la vida social de nuestra colectividad.

A pesar de lo que queda expuesto y de la obligación, que a todos alcanza, de limar asperezas, contribuyendo con iniciativas y gestiones amistosas a encontrar el justo medio de las aspiraciones de ambos contendientes y zanjar diferencias sobre bases equitativas y justas, es lo cierto que nada eficaz se ha hecho en tal sentido, dando lugar con nuestra apatía, culpable, a que las distancias entre patrones y marineros, aumenten considerablemente, llegando a extremos por demás lamentables y que por ser conocidos de todos nos abstenemos de recordar.

Los concejales que suscriben, estimando: 1º Que no son, ni pueden ser irreductibles las diferencias que separan a nuestros hombres de mar.



Ramón Ojeda San Miguel





2º Que el Ayuntamiento, como representación genuina del pueblo, tiene el deber ineludible de interponer su autoridad, imparcial, entre las partes en pugna, para buscar, con ellas, una solución amistosa y justa a sus opuestas demandas, y

3º Que no se debe dejar que transcurra un día más, sin realizar esa intervención.

A la Corporación municipal tienen el honor de proponer:

Que, con carácter de urgente, acuerde el señalamiento, e inmediata celebración, de una sesión extraordinaria, con el fin de tratar en ella sobre la huelga de vapores pesqueros de esta matrícula y convenir la forma más adecuada de realizar una intervención del Ayuntamiento en la solución del conflicto para que resulte todo lo lucrativa y eficaz que la gravedad del momento exija.

Si de este modo se consigue devolver a Castro la tranquilidad de espíritu perdida y que vuelvan a estimarse como hermanos los que, en este momento, parecen enemigos irreconciliables, habremos realizado labor patriótica y humanitaria por el pueblo que nos eligió para los cargos que, inmerecidamente, ostentamos.

No obstante el Ayuntamiento acordará lo que estime pertinente.

Casa Consistorial de Castro-Urdiales a 20 de Octubre de 1920”.

“Acuerdo del 20 de Octubre de 1920.

Se acordó convocar a una reunión a los Concejales del Ayuntamiento, a la Junta local de Reformas Sociales, a las Comisiones de los dueños de los barcos y de los marineros, invitando también al Señor Ayudante de marina de este puerto, con objeto de tratar del asunto y ver si se logra llegar a un acuerdo para solucionar la cuestión pendiente entre la clase pescadora de esta localidad.

Díaz Romeral, Srio.”¹⁶⁸.

Como sabemos, el mismo día 20 de octubre de aquel 1920 el Ayuntamiento ratificó en sesión extraordinaria la petición de los concejales¹⁶⁹. Pero no debieron hacer mucho caso los armadores, pues el 15 de noviembre el representante de los marineros en huelga, en constante negativa a repartir las soldadas en los vapores de forma diferente a como se hacía hasta

¹⁶⁸ A.M.C.U., leg. 2026 – 2.

¹⁶⁹ Ojeda San Miguel (2004), Barcos en la historia..., ob. cit.



entonces en las embarcaciones tradicionales, remitía esta misiva a los armadores y dueños de vaporcitos:

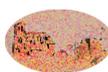
“Señores Armadores de los Vapores pesqueros de este puerto. Muy señores nuestros: Como va pasando el tiempo sin solucionar el conflicto creado por ustedes con su comunicación del 28 de agosto, nos creemos obligados a participarles, con toda clase de respetos y sin que ello envuelva otra cosa que una leal advertencia, inspirada en los mejores deseos, que si en el improrrogable plazo de seis días no acceden ustedes a que volvamos a sus barcos en las condiciones que antes, únicas que podemos aceptar por las razones que expusimos a sus dignos representantes y que ustedes sobradamente ya conocen, no podremos luego hacerlo ya que, contraídos otros compromisos, a ellos habremos de atenernos para ganar nuestro sustento, aunque lamentando muy de veras tener que buscar entre extraños lo que en nuestro pueblo se nos niega, y tener que dejar, por consiguiente en otras manos utilidades que quisiéramos fuesen para ustedes.

Confiamos, sin embargo, que, en bien de todos, eso no sucederá, y en que, imponiéndose la reflexión y el buen sentido y olvidadas todas las diferencias que, en malhora, hayan podido surgir entre nosotros, volverá a reinar la cordialidad y armonía que debe existir entre quienes unidos fraternalmente e hijos todos del trabajo, han de elaborar honradamente y siempre juntos, por el bienestar de sus familias y por la prosperidad y riqueza de nuestro querido pueblo...”¹⁷⁰

Los armadores, lejos de ceder, apuntando una más que posible amenaza en el conflicto laboral, y para contrarrestar la negativa de los marineros locales, optaron en enero de 1921 por utilizar tripulantes de otros puertos; provocando con ello un enorme altercado:

“En las primeras horas de la tarde del lunes último entró en la dársena un vaporcito de esta matrícula tripulado por gente de Ciérvana, que en los comienzos de la desavenencia entre menores y patrones castreños, fue llevado a aquel puerto donde reside uno de sus armadores.

¹⁷⁰ A.M.C.U., leg. 2026-2.



Este mismo vaporcito venía el lunes con objeto de recoger los cordeles y boyarines del besugo.

Pero tan mal sentó su presencia, que el muelle del Sur al que atracó se llenó instantáneamente de muchedumbre con caras de pocos amigos, sin que faltaran tampoco en otros muelles representaciones del bello sexo, que con encendida pupila, y agitando en el espacio con prodigioso trémolo los diez huéspedes de entrambas manos, dirigían cataratas de mil variadas flores de todos los colores sobre los inmóviles y al parecer disecados tripulantes del “Chacharra”. Salimos aquella tarde a un promedio de cuatrocientos y quince discursos por hora.

Con energía y prudencia dignas de encomio se condujeron los agentes de la policía gubernativa. La Autoridad de Marina, también presente en el muelle, previo examen de la documentación que el patrón traía conforme a la ley, autorizó el desembarco a que la tripulación traía derecho, pero les propuso al mismo tiempo otros oportunos medios que en aquellos momentos dictaba la prudencia.

Como lo que mucho aprieta poco dura, empezó a amainar la marejada en tierra, y sin apenas darse cuenta de ello, salieron de puerto los otros rumbo a Ciérvana sin más novedad”¹⁷¹.

“Conflicto resuelto

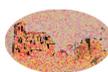
En la Ayudantía de Marina de Portugalete se reunieron el jueves último las Comisiones nombradas por los Cabildos de Ciérbana y de Castro para llegar a la avenencia y pacificación de los mismos, turbadas por sucesos recientes.

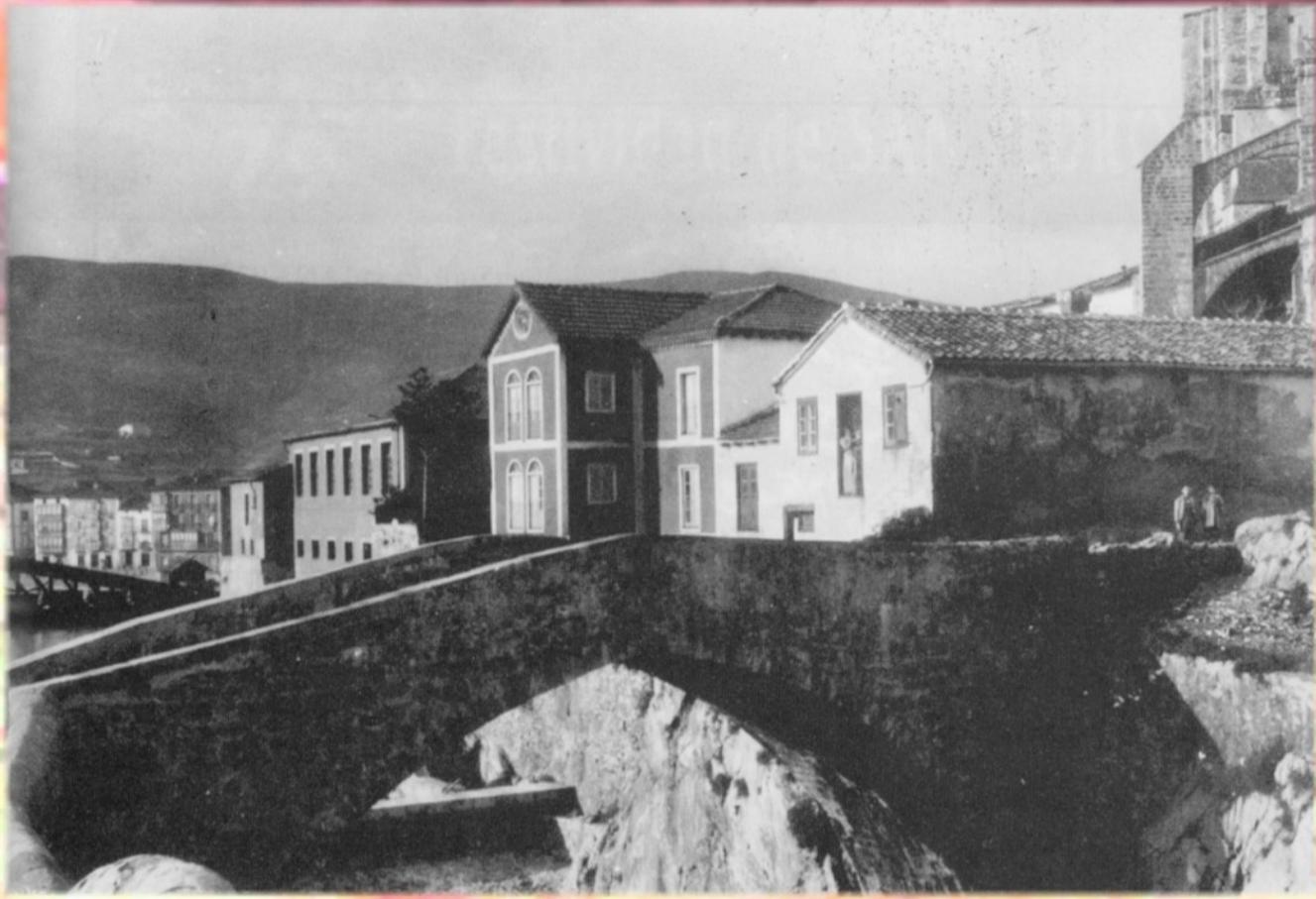
La de Castro expresó a la de Ciérbana sus deseos de franca amistad; y presentó además una nota de los gastos que las pasadas desavenencias produjeron para la curación del lesionado castreño y con motivo del encarecimiento de los otros de este Gremio.

Los de Ciérbana a su vez ofrecieron su leal amistad y cordialidad; y que en cuanto a la indemnización pedida, sería examinada por su Cabildo, que comunicaría su opinión respecto a ese detalle.

Después del acto de conciliación, que honra a los Gremios, los cirbaneses invitaron a comer con ellos a los castreños, quienes

¹⁷¹ F.A., 23 de enero de 1921.







Cofradía de Timoteo Ibarra

correspondieron, obsequiando con el café a sus compañeros del vecino puerto.
¡Viva Ciérbana! ¡Viva Castro!”¹⁷²

En el mes de marzo de 1921 el enfrentamiento entre tripulantes y armadores en Castro subió de tono, y hasta se rumoreaba ya la posible escisión de estos últimos de la cofradía de San Andrés, a pesar de las buenas esperanzas que lanzaba la prensa local:

“EL CABILDO ESTÁ SALVADO

En la tarde del jueves, el celoso teniente alcalde don Cayetano Tueros hizo eficaces gestiones con el fin de reanudar las relaciones para el arreglo entre patrones y menores que habían quedado rotas el día anterior en la Ayudantía de Marina.

A este fin, y a pesar del incidente ocurrido momentos antes en el muelle entre unos y otros, se reunieron en el Ayuntamiento, con asistencia de las Autoridades, representaciones de uno y otro bando, consiguiéndose resolver el conflicto; que desde Setiembre estaba en pie, de un modo satisfactorio para ambos. Terminado el acto de la tan deseada conciliación, fueron obsequiados todos por el señor Alcalde produciendo general alegría ver estrecharse las manos tanto tiempo desunidas.

Inútil es decir la satisfacción que sentimos al notificar la salvación del Cabildo, que estaba a punto de disgregarse y por lo tanto de hundirse rápidamente, con gravísimo quebranto de los intereses de todos y de la paz del pueblo.

Y para afirmar este vínculo indisoluble ¡arrancad del corazón todo sentimiento de odio y considerad como enemigo del Cabildo al que quiera envenenar la paz y el amor que Jesucristo nos impone y exige a todos, por dicha nuestra!”¹⁷³.

“El jueves, mientras la solemne procesión recorría nuestras calles, entró en el puerto un vapor pesquero, gobernado por el señor Cuesta. Apenas saltaron a tierra dos “menores” que habían embarcado en él, se vieron agredidos por varios menores. En auxilio de ellos acudió la gente del pesquero generalizándose la sarracina entre los menores y los patrones con los suyos. La oportunitísima y enérgica intervención de los agentes de la Policía gubernativa, y la presencia más tarde de la Benemérita, apaciguaron los cuerpos.

¹⁷² F.A., 27 de febrero de 1921.

¹⁷³ F.A., 27 de marzo de 1921.



Momentos después, en la Casa de la Villa, se apaciguaron también los ánimos, y tirios y troyanos, oñacinos y gamboinos se estrecharon las manos y sellaron la paz de hermanos que los ha salvado de la ruina”¹⁷⁴.

En el mes mayo de este mismo 1921 la marinería se negó a salir a la mar por otro conflicto, señal inequívoca de su movilización y de que, ni mucho menos, los problemas se habían resuelto: “El conflicto surgido con motivo del impuesto acordado por el Ayuntamiento de 8 céntimos por arroba de pesca, que recibieran los fabricantes de conservas, dio margen a que los marineros, ante el temor de que no se les tomasen las pescas, quedasen en tierra. El señor Alcalde, para desvanecer el conflicto, y después de alguna reunión con los interesados, suspendió el proyecto y todo quedó arreglado, saliendo por la tarde a la mar todo el Cabildo”¹⁷⁵.

Llegó 1922, y los armadores tomaron una decisión tajante: ya que no podían controlar el gobierno del antiguo Cabildo de San Andrés, y los tripulantes no estaban dispuestos a seguir aguantando el injusto y abusivo reparto de las soldadas en los barcos de vapor, se marcharon para crear una nueva cofradía. La escisión tuvo lugar el 20 de marzo.

“Marejada peligrosa

El día 20 último presentaron la baja en el Cabildo de San Andrés unos cincuenta patrones y allegados, con sus veintidós embarcaciones de vapor y gasolina, y además las embarcaciones auxiliares.

Quedan, por lo tanto, en el Cabildo todos o casi todos los menores y doce embarcaciones con sus auxiliares.

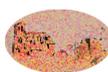
Los dichos *menores* pidieron al Cabildo embarcaciones para seguir yendo a la mar, y reunido el Cabildo en Junta General acordó adquirir las necesarias para no interrumpir las labores pesqueras.

Desde luego se encargarán diez traineras de motor de explosión con sus artes y aparejos completos, todo nuevo; y, sin perder día, salió la Junta Directiva del Cabildo para contratar la adquisición..

Su importe, que ascenderá a veintitantos o treinta mil duros, será objeto de un crédito, al que la mermada pero animosa sociedad de San Andrés responderá con el 50 por 100 del valor de las pescas, más una soldada que espontáneamente

¹⁷⁴ L.I.C., 27 de marzo de 1921.

¹⁷⁵ L.I.C., 15 de mayo de 1921.



separan los tripulantes, y los ingresos generales del Cabildo, después de cubrir sus necesidades; y, en fin, con la propiedad de los inmuebles del mismo y de las mismas embarcaciones y artes.

Confían los menores poder amortizar dentro del año próximo el 50 por 100 del crédito que abran con tan lamentable motivo”¹⁷⁶.

Los *Menores* de San Andrés¹⁷⁷ no tuvieron más remedio que intentar mecanizarse con rapidez y crear su propia flota de barcos:

“LA ESCISIÓN DEL CABILDO

Por el lamentabilísimo acto de separación de los patronos, que se han dado de baja del Cabildo de San Andrés, la Junta Directiva del mismo ha verificado ya el contrato de compra de diez traineras equipadas.

Los diez cascos se construirán en Ondarroa, por 1.700 pesetas cada uno.

Los motores se han adquirido en Bilbao a 5.800 pesetas unidad.

Los aparejos, redes, bolinches, cabos, velas, etc., adquiridos también en Bilbao, suman 72.000 pesetas.

Todo será entregado antes del próximo día 2 de mayo”¹⁷⁸.

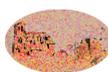
Los armadores escindidos fundaron la nueva cofradía de *San Pedro*. Según algunos documentos el 21 de abril de 1922, aunque en otros parece que los fundadores ratificarían la oficialidad dos años más tarde:

*“Sr. Alcalde Constitucional de Castro – Urdiales
Muy Señor mío. En contestación a su comunicación del 5 del actual, tengo el honor de poner en su conocimiento, que la Sociedad de Pescadores de San Pedro, de este puerto, fue constituida en Castro – Urdiales, según acta fecha de veintiuno de marzo de mil novecientos veinticuatro, nombrando para componer su junta directiva a los individuos siguientes, presidente D. Vicente Gainza, vicepresidente D. Francisco Hierro Aedo, vocales D. Aniceto Villanueva Garay,*

¹⁷⁶ F.A., 26 de marzo de 1922.

¹⁷⁷ En algunos puertos de Vizcaya a la cooperativa de San Andrés se la llamaba “la de los bolcheviques” por su oposición a los armadores.

¹⁷⁸ F.A., 23 de abril de 1922.





D. TIMOTEO IBARRA

A MI PUEBLO

A LOS OBREROS DEL MAR Y DE LA TIERRA

En la actitud que se han colocado algunos elementos de este pueblo, parece se quiere dar una significación distinta a mi idea de la que realmente es, y por tanto me es necesario hacer las siguientes declaraciones base de mi significación y mi programa. Yo quiero una paz completa en los hombres basada en una paz en los espíritus y esto no se puede conseguir más que por el camino de la razón que por nada debemos dejar atropellar.

Se trata de mezclar al elemento obrero de mi pueblo como dando una significación distinta a la clase marinera, diciéndole que se le pospone y se le desprecia.

Eso es un embuste y lleva fines inconcesables el decirlo. Eso es una infamia.

Yo solo traté al apoyar al Gremio Noble de San Andrés de contribuir con todo mi esfuerzo, para evitar llegue a tener necesidad para vivir de pedir una limosna.

Por eso traté y trataré con toda mi alma y mi buena voluntad de ayudarles para que se coloquen en condiciones de poder vivir directa y dependientemente de su trabajo. Yo entiendo así la caridad cristiana. No consiste la caridad en soltar unas pesetas de momento. No consiste en ir a la raíz del problema y poner a la clase marinera al nivel de hombres. Consiste en darles medios, en ayudarles eficazmente para librar pronto la hipoteca de sus barcos, y puedan así vivir de su trabajo. Que es lo que está haciendo el gran Ibarra.

Y ese problema es netamente obrero, francamente cristiano, fácilmente realizable, de éxito feliz en breve plazo.

Los obreros de la tierra son sus hermanos, y en asuntos como este estoy asombrado no coadyuven a redimirlos.

Para mí todos son iguales, todos tienen los mismos derechos, y por eso yo no veo buena intención al poner guerra entre esos elementos.

Los obreros del F. C. de Castro me dijeron estando subsecretario de Hacienda don José Ruano, que no les pagaban los jornales después de la reapudación del servicio Ferroviario. Fui a ver a dicho exaministro, y en cuanto se enteró, inmediatamente reclamó al ministro, con la energía que es la condición peculiar de su carácter y veinticuatro horas después se ordenaban esos pagos. Falta aun les paguen los jornales devengados antes de la huelga, y ni un solo día he dejado ese asunto de la mano.

Dadme un programa y yo me ofrezco a servirlos como pueda, a pedirlos trabajo y a exigirlos el retiro a que tenéis derecho.

Los ayuntamientos deben preocuparse en dar trabajo, los hombres en pedirlo. Yo en el caso del Gremio Noble de San Andrés rechazaba esas pesetas tan discutidas.

Esto puede servir de pretexto para practicar una sangría de muerte al Ayuntamiento, si todo el mundo después se de-

dica a solicitar socorros de un presupuesto tan exhausto como el nuestro.

No os fijéis en mi, obreros y marineros por lo que mi nombre represente. Yo no soy nadie, es mi idea la que quiero respete porque es muy santa. No me guía en este asunto ni banderín de política ninguno, ni deseo de lucrarme.

Yo juro ante Dios no estar afiliado hasta el día con partido político ninguno. Iré con quien nos favorezca y nos comprenda. No sospechéis nada en mí que no sea pureza absoluta de buena fé y de intención de apoyar a todos los humildes, sin odios ni pasiones, ni rencillas. La gente obrera y marinera debe ya estar desengañada, que muchas veces se les busca con promesas, para que sirvan de apoyo político o para explotarlos. Es preciso demostrar el cariño a los humildes con obras, como hacen Ocharan con nuestro pueblo, Ibarra con su enorme programa de salvación marinera, D. Ramón de la Sota con su gente, Zubimendi en Dícido con sus obreros, Barandiaran en Santullán con sus paisanos, apoyándoles, ayudándoles a vivir, apartándoles las subsistencias, no con cantos de sirena y promesas que no se cumplen. No buscando el miedo personal con vuestra ayuda. Veinte años de vivir entre la clase humilde; me han puesto al descubierto sus lacras y sus defectos, y me han hecho salir como un Quijote a reñirlos sin pararme a pensar el nombre y apellido de quien sufre.

Robar vuestro pensamiento e hipotecar vuestro servicio en mi favor personal, sería sentar plaza de ladrón o de canalla.

La hoja de servicios de mi vida, está pura y sin mancha, yo nunca fui ladrón, ni cometí en mi vida canalladas.

Sino me creéis con fé de apóstol, si pensáis mis fines interesados, me apartaré de toda la actuación en los destinos de mi pueblo. Lo sentiré en mi alma, porque perdeis conmigo, no un hombre, que eso nada significaría, ni siquiera herreis mi orgullo, eso es muy poco.

Perdeis conmigo, y cuántos lo desean! el sostén de una idea santa y buena, pura y honrada, encarnada en mí, que solo aspira a proteger al humilde, defender la razón y apretar en un abrazo a todos los hombres dignos y a todos los decentes, sean Tirios y Troyanos, ganen su vida luchando en el Mar o en todos los trabajos y destinos de la Tierra.

A lo canallesco de esa intriga, ideada en algún cerebro rufianesco, respondo yo con estos renglones, expresión sincera del latir de mi corazón y en nombre de nuestro pueblo, protesto con toda la energía que es mi intención honrada.

Cesáreo Urculo.

Castro-Urdiales, Febrero de 1923.

*D. Pedro Tueros Fernández, D. José María Helguera Cavada
y D. José María Helguera Abaz*”¹⁷⁹.

Como la “Venta” y domicilio de la calle Ardigales quedaron para el pósito de San Andrés, los de San Pedro pidieron permiso enseguida para levantar su propio edificio junto a los muelles de la Dársena.

*“Ilustre Ayuntamiento de Castro – Urdiales
Como presidente de Gremio de mareantes denominado “San
Pedro”, de esta ciudad, y deseando esta Sociedad adquirir un
terreno cercano a la dársena por entender que es uno de los
parajes adecuados para esta clase de industria, y teniendo
presente el terreno de propiedad que el municipio tiene en el
sitio denominado muellecillo, o sea al lado de la garita de
carabineros. Solicitamos de esa Ilustre Corporación si lo
creyeran de conveniencia la venta de dicho terreno para la
edificación, con planos de acuerdo a ese Ayuntamiento del
local Venta de esta Sociedad.*

*No dudando que esa digna Corporación, cuya vida guarde
Dios muchos años, resolverá en justicia lo solicitado.*

Castro – Urdiales 18 de Febrero 1924.

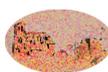
Vicente Gainza”¹⁸⁰.

Por su parte, los *Menores*, encuadrados en la cooperativa de San Andrés rápidamente se lanzaron a la adquisición de artes y barcos nuevos. Y, a diferencia de años antes, apostando decididamente por la propulsión mecánica: vapor para las embarcaciones más grande y motores de gasolina para la flotilla de traineras a motor que pronto llegarán a Castro.

*“A continuación se dio lectura de la circular remitida al
Señor Alcalde por los señores don Timoteo Ibarra, don
Cesareo Urculo, don Tomás Marina, don Venancio Espenar
y don Manuel Díaz Martínez, en la que después de aducirse
cuantos razonamientos estiman convenientes, solicitan que
el Ayuntamiento contribuya con la medida de sus fuerzas a
los propósitos que les animan para socorrer durante el
presente invierno a los marineros del Noble Cabildo de San
Andrés de esta ciudad, para que así no queden defraudadas
sus aspiraciones(...) que la renta que obtengan pueda
encaminarse exclusivamente al pago de las lanchas motoras*

¹⁷⁹ A.M.C.U., leg. 1611, doc. s/n (2), 10 de junio de 1924.

¹⁸⁰ A.M.C.U., leg. 1125, doc. s/n (3) y L. 52 (Actas), 20 de febrero de 1924.



adquiridas recientemente y que van pagando con sus ingresos y que cancelarán muy pronto si se les ayuda en su empresa; en su vista los señores concejales acuerdan que la referida circular pase a la Comisión de Hacienda para su examen”¹⁸¹.

“La semana para los “Menores”

Con viento, agua y truenos se ha despedido Agosto. A media tarde del miércoles, 29, repentinamente cargó el Noroeste frescachón con agua, de suerte que obligó a entrar de arribada en Santoña a alguna “motora”.

Aflojó el tiempo los días siguientes permitiendo regulares mareas de sardina y chicharro, pero continuando las “*mar del ventao*” hasta el punto de que, mientras desembarcaba la “*motora*” número 9 dentro del puerto de Laredo la pesca allí vendida, fue anegada por un golpe de mar, sin más consecuencia que tener que varar la embarcación, amarrada hoy en nuestra dársena, mientras se le limpia y engrasa el desmontado motor.

Aunque para los castreños no, hubo para los de Laredo aquella tarde dos incidentes, gracias a Dios, sin desgracias en sus personas: al caer del muelle abajo un carretón que recibía la pesca de dicha trainera, y el haberse deslizado rampa abajo un autocamión, que no pudo ser detenido por los frenos.

No obstante estas perturbaciones, bajo cuya depresión continuábamos ayer tarde, las pescas del Cabildo de San Andrés han sido esta semana las siguientes: sardinas, 1.100 arrobas; chicharro, 1.300 id.; papardón, 1.000 id.; verdel, 60 id.; bonito, 30 quintales. Importe total, 14.874 pesetas.

Este mismo Cabildo ha recibido esta semana la completa y perfecta maquinaria moderna, que desde Alemania le envía la Casa Schütter para construcción y reparación de máquinas y motores.

Será montada en el local que para depósito de enseres tienen los “Menores” en la calle de acceso a la estación, próximo a ésta.

¹⁸¹ A.M.C.U., L. 51 (Actas), 31 de enero de 1923.



El nuevo importante taller estará dirigido por un mecánico hábil y trabajador, don Domingo Bedialauneta”¹⁸².

Enorme reconocimiento, y muy buena aceptación tuvo la labor pedagógica impulsada por la cooperativa de los Menores de San Andrés:

“Noble Cabildo de San Andrés

Este simpático Cabildo de San Andrés ha empezado una importante y provechosa “costera literaria”.

Todas las noches de ocho a diez se reúnen en el local de la Sociedad cerca de setenta socios, con el fin de aprender o perfeccionarse en la lectura, escritura y cuentas.

Pronto ha de aumentar este número, porque son bastantes los que andan rondando la carnada sin atreverse a picar.

Deben despreciar, ese respeto de humano, espantajo que de ningún modo ha de quedar victorioso.

Aprovechándose todos de ese generoso y noble sacrificio, que, con la única mira de instruirlos, les ofrecen los señores Secretario, contador y escribientes del Cabildo don Aurelio Estefanía, don Ginés Muñoz, don Francisco Acero y don Mariano M. Rey.

La satisfacción está en razón directa del sacrificio que exige y de las dificultades vencidas; pero en este caso el ilustrarse no presupone al marinero sacrificio alguno: solamente la primera noche en la mesa, tomar la cartilla o la pluma o la pizarra.

Hasta innecesario parece recomendar la constancia, pues ellos mismos reciben estímulo de la íntima satisfacción que produce el aprovechar el tiempo.

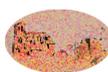
Hay marineros que en pocos días han aprendido a leer o a echar su firma y están contentísimos, ansiando que llegue la hora de ir a la Venta.

Grandes proyectos y problemas tienen en estudio el presidente del Gremio Sr. Ibarra y sus compañeros de la Junta Directiva que requieren de reposado estudio por nuestra parte, para ir después informando a nuestros lectores...”¹⁸³

Incluso los dirigentes de San Andrés pidieron ayuda al Ayuntamiento para “*la creación de una escuela nocturna regentada por un profesor especializado, en donde puedan aprender a leer, cuentas y las nociones de*

¹⁸² F.A., 2 de septiembre de 1923.

¹⁸³ F.A., 23 de diciembre de 1923.



*náutica necesarias para dedicarse a la mar y examinarse como patrones de pesca*¹⁸⁴.

Hasta la llegada de los años treinta, siempre con la intermediación y amistades políticas del presidente Ibarra, y a diferencia de los difíciles inicios de los de San Pedro, el pósito de San Andrés gozó de la protección del Directorio militar de Primo de Rivera¹⁸⁵. Incluso, el 7 de abril de 1924 el Delegado gubernativo en Castro nombró como concejales en el Ayuntamiento a dos vocales del cabildo de los *Menores*: Antonio Maza y Teodoro Salvarrey¹⁸⁶.

Más trabajo supuso para la nueva cofradía de los armadores llegar a constituirse legalmente dentro de aquel régimen político. Así informaba al Gobernador Civil de Santander la “Delegación local de Trabajo” de Castro en 1926:

*“que por informe adquirido de las autoridades de marina de este puerto la Cofradía de pescadores no tiene el carácter de Pósito, aunque si se sabe de manera oficiosa que tiene solicitada la inscripción como tal pósito estando constituida desde hace unos cinco años como Cofradía de Pescadores de San Pedro, según reza en el rótulo de su casa social...”*¹⁸⁷

Todavía hubo, con la intervención de las autoridades provinciales y municipales, un intento de que las dos cofradías se volvieran a unir en una única en el mes de abril de 1927. Pero las “largas” dadas, y los recelos, de los dirigentes del cabildo de San Pedro hicieron que fracasara el curso de las conversaciones, y que el intento no fraguara.

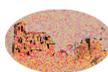
Los dos pósitos siguieron cada uno por su lado; y a pesar de todos los cambios y de las buenas intenciones, en especial de la cooperativa de San Andrés, las condiciones de vida de los pescadores no mejoraron sustancialmente a corto plazo. Así, igual que en otras épocas, podemos encontrarnos con peticiones al consistorio como las siguientes (en la primera se pide el pago de medicamentos y en la otra un socorro):

¹⁸⁴ A.M.C.U., L. 52 (Actas), 27 de octubre de 1924.

¹⁸⁵ Ibarra, además de alcalde en algunos años, en el año 1929 ostentaba la presidencia en Castro Urdiales de la Junta local de la gubernamental “Unión Patriótica Montañesa”, A.M.C.U., leg. 1608, doc. s/n (4).

¹⁸⁶ A.M.C.U., leg. 1107, doc. s/n (2).

¹⁸⁷ A.M.C.U., leg. 1171, doc. s/n (1).



“A continuación se dio lectura del escrito presentado por el Presidente de la Sociedad de Pescadores de esta localidad “Noble Cabildo de San Andrés”, manifestando que desde tiempo inmemorial viene este Ayuntamiento sufragando los gastos de botica a los marineros de aquel Cabildo, cuyo servicio farmacéutico ha sido suprimido radicalmente desde el día primero del actual según manifestación de los señores farmacéuticos...”¹⁸⁸

“(...)se dio lectura del escrito presentado por varios pescadores de la Sociedad de San Pedro y del ramo que comprende el trabajo industrial de esta ciudad, manifestando que reunida la mayoría de los obreros que dan impulso al desarrollo industrial de esta ciudad y reconocida la gran crisis por que atraviesan todas los ramos, lo mismo el concerniente a la pesca, que los pequeños que comprenden el casco de la población, por cuya causa viene de día en día enseñoreándose la miseria en sus ya exhaustos hogares..”¹⁸⁹

Como una auténtica maldición, junto a épocas de escasez de pesca, otras, como ocurrió en el mes de mayo de 1923, podían presentar signos puntualmente de todo lo contrario; aunque al final los resultados para los pescadores fueran parecidos en términos prácticos:

“La flota pesquera de los Cabildos castreños ha estado amarrada algunos días en la dársena por la depreciación de la anchoa.

Como las fábricas están abaratadas y la pesca es pequeña, los fabricantes últimamente han limitado el precio y aun la cantidad, hasta término tan irrisorio, que las embarcaciones han echado a la mar centenares de arrobas de anchoa.

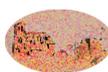
Jacinto tiró unas cuatrocientas arrobas, después de haber intentado en vano venderlas en Santoña o Laredo; Cayetano, Ficha y un bermeano tiraron también varios centenares de arrobas.

Varias embarcaciones despreciando los abundantes bálamos que se les presentan, siguen a rumbo hasta el Castroverde en busca de chicharos grandes o de alguna tinturilla de sardina”¹⁹⁰.

¹⁸⁸ A.M.C.U., L. 50 (Actas), 22 de julio de 1922.

¹⁸⁹ A.M.C.U., L. 51 (Actas), 21 de febrero de 1923.

¹⁹⁰ F.A., 6 de mayo de 1923.



Ahora bien, sin lugar a dudas, lo más llamativo desde el punto de vista de la historia social de estos años estuvo en los enconados enfrentamientos entre ambas cofradías. Verdadero rencor entre la marinería y los armadores escindidos del antiguo Gremio, y más de los primeros con aquellos de sus compañeros que se pasaron al nuevo cabildo de San Pedro. Durante muchos años los muelles castreños fueron testigos de un ambiente de auténtica crispación: peleas, insultos, peligrosos altercados, a veces violentos, repetidos juicios en los tribunales... En palabras del erudito local Pedro Garay:

“(...) con esta separación de “armadores” y “menores” se creó una enemistad enconada y sañuda entre pescadores castreños, lo cual dio origen a que intervinieran en varias ocasiones los “somatenes””¹⁹¹.

“La separación de los Gremios

D. Timoteo Ibarra se hizo cargo del Noble Cabildo de San Andrés, cuando la separación de los “Mayores” y “Menores” ya que después de dos huelgas hubo una importante escisión en la Cofradía de Pescadores, de lo cual conozco poco y sólo diré lo suficiente para no herir susceptibilidades, aunque me atreva a comentarlo puesto que todavía existen muchos castreños que vivieron aquellos acontecimientos de hace 70 años.

Al haber algunas desavenencias entre armadores y pescadores, los primeros abandonaron el Noble Cabildo de San Andrés, cuya sede estaba en la calle Ardigales (hoy consultorio médico) y se constituyeron en el actual edificio en cuya fachada todavía campea y se lee en un mosaico azul y blanco: “Cofradía de Pescadores San Pedro 1924”.

Unos y otros tendrían sus razones; pero en aquel momento, todo el pueblo, al haber dos “Cofradías” y por lo tanto dos salas de venta de pescado, las llamaban la Cofradía de los Mayores y la Cofradía de los Menores, lo cual creaba graves problemas de palabra y a veces de golpes entre ellos mismos.

Estuvieron varios años en estas desagradables posturas; pero al llegar la fiesta de San Andrés, todos juntos y en armonía, subían a misa y se olvidaban en esos días de las discrepancias que habían entre ellos y les separaban. Por el año 1923 era muy popular una cancioncilla que se cantaba en Castro y dice:

¹⁹¹ L.I.C., 11 de noviembre de 1990.



Iremos todos a misa
Los motores y vapores
Para honrar a San Andrés.
Patrón de “todos” los pescadores”¹⁹².

Separados y enfrentados se mantuvieron los dos gremios hasta el año 1935, cuando en el mes de julio tuvo lugar un intento de nueva reconciliación:

“¿SE HAN UNIDO LOS MARINOS?

Según tenemos entendido, días pasados han celebrado Junta los armadores de la Cofradía de Pescadores de San Pedro para ver la conveniencia de fusionarse con sus hermanos del Noble Cabildo de San Andrés y vivir todos juntos en una sola Sociedad, ya que ello indudablemente ha de redundar en beneficio de toda la clase pescadora.

Nos dicen que en dicha reunión se puso a debate y luego a votación la conveniencia de una u otra determinación, y que por inmensa mayoría salieron triunfantes los que quieren la unión de las dos Cofradías.

Parece ser que desde primero del próximo mes de septiembre se empezará a vender toda la pesca en conjunto en la sala de ventas que hoy tiene la Cofradía de Pescadores de San Pedro, ya que la otra sala parece quererse destinar a otros menesteres.

Mucho nos alegramos que esta fusión se haya llevado a efecto, si ella viene a redundar en beneficio de toda la familia pescadora castreña”¹⁹³.

El intento de unión, al parecer, al final fracasó. Habrá que esperar todavía cinco años más para que, obligados por las nuevas autoridades de la recién implantada por la fuerza de las armas Dictadura del General Franco, los dos cabildos se fusionaron en uno sólo. El *Noble cabildo de San Andrés y San Pedro* se constituyó oficialmente el 3 de febrero de 1939. J. Iglesias, “*por el Jefe de la Federación de Pósitos de Cantabria*”, nombrado provisionalmente como su primer presidente¹⁹⁴.

¹⁹² L.I.C., 8 de diciembre de 1989.

¹⁹³ E.P.V., 22 de julio de 1935.

¹⁹⁴ A.M.C.U., leg. 807, doc. s/n (1).



GASTREÑOS



Dos años y medio llevo residiendo en esta preciosa villa y en este tiempo más que suficiente para un mediano observador, he tenido ocasión de convencerme de que sus habitantes son, ante todo, *eminentemente liberales*. Persuadido de esta verdad, para mi inconscusa, pregunto: ¿Por qué en Castro no existe un periódico liberal? ¿Por qué la prensa local es tan... anodina?

Efectivamente: hasta ayer teníamos dos semanarios, *La Ilustración y La Gaceta* ambos dirigidos por dos amigos queridos, pero con cuya política ni yo, ni los que de liberales se precien, pueden mostrarse conformes y aunque estemos en el secreto de ese proceder en pugna con la misión de la prensa, eso es, precisamente lo que me anima á intentar algo que saque al partido liberal del abandono é inercia en que yace sumido. Y decía que hasta ayer teníamos dos periódicos y ya tenemos el tercero dirigido; escrito ó aconsejado por los curas también por consecuencia me disgusta habido alguno de entre ellos y el Director de *La Gaceta*, entre los que no debió mediar nunca pacto alguno: Es decir; que tenemos tres periódicos distintos y ninguno verdadero.

Esto no puede continuar así. Castro necesita á todo trance un semanario liberal, valiente y educado, demócrata sin tapujos ni miedo, que hable claro, quite máscaras y defienda los intereses de esta villa digna de mejor suerte y tan fácil de convertir en próspera, como probaré en su día y que obligue al Clero á meterse en sus asuntos sagrados y no ser comerciante, por que ni puede ni debe serlo, ni por dignidad intentarlo.

Al objeto, pues, de tratar de la fundación de un semanario local que pudiera titularse «El Liberal de Castro», «Las verdades del Barquero», «Pero Grullo», «El Independiente», «El Tío verdades» ú otro nombre que se adopte, ya que el título no hace al caso, invito á una reunión en mi casa á todos los liberales (sin distinción de matices) que tendrá lugar el sábado 15 del corriente á las nueve de su noche.

El que profesando ideas liberales no concurra á mi llamamiento, aunque no sea mas que para conocerlo... allá él y con su pan se lo coma. Muchos hacen falta, pero no habiéndolos ó no atreviéndose á dar la cara, vengan pocos pero buenos.

Os espera vuestro correligionario.

Eduardo Román,
Comandante de Inf. retirado,

Castro Urdiales á 9 de Junio de 1907.

10

POCO MEJORAN LAS COSAS EN TIEMPOS DE LA SEGUNDA REPÚBLICA

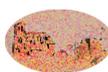
Dos cofradías, una de ellas en forma de cooperativa, en competencia, mucha más propulsión mecánica en los barcos, y búsqueda de nuevas alternativas. Algo remontaron los niveles de capturas. Pero sustancialmente en poco cambiaron las cosas. No hay más que hacer un pequeño repaso a la prensa para ver que en los años de la Segunda República Española el sector pesquero continuaba en crisis, y que las familias pescadoras seguían arrastrando una vida llena de penurias y estrechez económica. En el verano de 1933, el corresponsal en Castro Urdiales del periódico bilbaíno “El Pueblo Vasco” informaba así a sus lectores:

“DE PESCA

Estos días parece que nuestros sufridos pescadores consiguen traer algunas cantidades de bonito, que se venden a buen precio. De todos modos, y como la cantidad rescatada al mar no es muy abundante, no les salvan ni desquitan en gran cosa de los quebrantos económicos que han tenido con motivo de las costeras completamente nulas del invierno y primavera pasadas. Como siempre por esta época, son muchos los barcos vizcaínos que entran en este puerto a vender el producto de su pesca. De desear es que lo que les resta de costera les sea más favorable, ya que en beneficio de todos va”¹⁹⁵.

Al año siguiente, en el mes de marzo, los pescadores tuvieron que recurrir al ancestral sistema del “socorro” y a la caridad pública:

¹⁹⁵ E.P.V., 30 de julio de 1933.





Proclamación Segunda República



“SOCORRO

El jueves fueron distribuidos entre los pescadores de las dos Sociedades de este puerto, unas mil quinientas pesetas en bonos para la adquisición de pan y patatas del fondo de la suscripción que tiene abierta nuestro virtuoso cura párroco, don Alfredo Lavín.

Como en los anteriores repartos de bonos producto de la misma suscripción, los beneficiados han quedado muy agradecidos y momentáneamente aliviados.

Que la gente pudiente siga contribuyendo a dicha suscripción con sus donativos es nuestro deseo para que en los días de más penuria, no se deje sentir tanto el hambre entre la sufrida clase pescadora”¹⁹⁶.

Año a año las noticias se mantienen en acusado tono negativo. Casi dramáticamente, el corresponsal *Perico Fresquera* informaba el 22 de mayo de 1935:

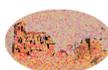
“AIRES DE LA DÁRSENA

¿Qué quieren nuestros lectores que les digamos del movimiento pesquero de nuestro puerto? Pues a la crisis de pesca que venimos sufriendo se unió la semana pasada el temporal de mar y tierra, que hizo desistir a nuestros pescadores de salir al mar la mayoría de los días.

¿No es verdaderamente lamentable que en época tan avanzada de la primavera, y en toda una semana se vendan entre las dos Sociedades de pescadores unas seis mil pesetas de pesca? Bien claro y elocuentemente hablan estas cifras de la desesperante crisis pesquera que venimos padeciendo. ¡Y nuestros marineros que tenían puestas todas sus esperanzas en la costera de la anchoa, después de haber soportado el crudo invierno en la mas desesperante inactividad por falta de producto en el mar!

El hambre ha vuelto a enseñorearse de los hogares marineros y, comprendiéndolo así, los dirigentes de las Cantinas escolares han tomado el buen acuerdo de abrir nuevamente las cantinas hasta que las actuales circunstancias pasen y por la boca del puerto vuelva nuevamente a entrar el producto del rudo trabajo de los pescadores.

¹⁹⁶ E.P.V., 18 de marzo de 1934.



Es digno de todo elogio el que los dirigentes de las Cantinas hayan tomado tan feliz acuerdo y se haya reanudado el lunes el reparto de comidas a los niños, interrumpidas desde principios de primavera, como en años anteriores.

¡Qué obra de caridad más grande es esta de dar de comer al hambriento!”¹⁹⁷

Los problemas, rémoras y perjudiciales hábitos eran los de siempre:

“AIRES DE LA DÁRSENA

El semanario local “Flavióbriga” publicaba en su último número un artículo del todo razonado contra la pesca de la anchoa pequeña.

Nos solidarizamos en todo con el autor de dicho artículo, pues es verdaderamente lamentable lo que en esta costera está sucediendo con la traída a puerto de pesca insignificante y de tamaño que hasta está prohibido.

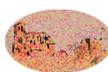
A esta clase de anchoa no se le da valor por los fabricantes, porque en realidad no lo tiene. “Pesetera” han dado en llamarla, pues si buena parte de ella se acepta por los compradores, éstos no pagan por ella más de una peseta la arroba. Y muchas embarcaciones no tienen ni esa suerte de que se las pague a ese precio, teniéndolo que arrojar al mar.

Pero no es esto lo más lamentable del caso, sino que el bocarte gordo escasea, y cada año escasea más. La culpa de esta escasez bien claro se ve que es del propio marinero, que no deja engordar lo pequeño, pues si este es arrasado, ¿cómo ha de esperarse que crezca y aumente el tamaño?

El marinero, en l mayoría de los casos, cuando cerca una manjúa en su arte y la ve de tamaño reducido se da perfecta cuenta de la aceptación que dicha pesca va a tener y hasta se supone que la mayor parte la tendrá que arrojar al agua por falta de compradores.

¿No es lamentable eso de que la pesca tenga que ser tirada al agua después de haber entrado el barco en el puerto, o sea después de que aquella ya está muerta? ¿No sería más conveniente que antes de ser subida a bordo la pesca, aunque esté capturada, comprobándose que ésta no reúne las condiciones debidas para que sea admitida por los fabricantes, fuese dejada en libertad abriéndola los cercos? Porque vamos

¹⁹⁷ E.P.V., 22 de mayo de 1935.





a ver: La pesca que el comprador desecha y es tirada al mar es pesca perdida, y, sin embargo, la que los marineros dejasen en libertad antes de meterla en la bodega del barco sería una pesca apreciable para otra ocasión, ya que al dejarla libre en esas condiciones no la dejaban muerta.

Los pescadores deben darse cuenta de que ellos mismos están perjudicándose de esa forma, pues matando la cría no hay esperanza de que puedan pescar después anchoa ni gorda ni mediana.

Recapaciten un poco los pescadores, no sólo los de nuestra ciudad, sino los de todo el litoral, ya que ello no es mal de nuestros marineros sólo, sino de los de todos los puertos vecinos, y tengan presente las consecuencias graves que para ellos puedan traer en años sucesivos si persisten en aniquilar toda clase de pesca y tamaño.

También las autoridades marítimas deben hacerles entrar en razón, ya que todo ello iría en beneficio exclusivo de la familia pescadora.

Se anuncia para dentro de breves días la llegada a nuestra ciudad del delegado de pesca de la provincia, ya que se tiene el proyecto de establecer en nuestro puerto la Escuela de pesca, como en otras localidades marineras, la cual será sostenida por la Diputación provincial, pero para la cual el Ayuntamiento tiene que ceder un local adecuado y las Sociedades de pescadores facilitar el menaje escolar.

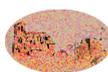
Se tienen muy buenas impresiones a este respecto y es probable que no pase mucho tiempo sin que esta Institución sea una realidad.

En la pasada semana fueron vendidas pescas en la Venta de San Pedro por valor de 10.012,85 pesetas, y en la de San Andrés, por el de 5.823,85 pesetas.

Como se puede apreciar por las cantidades, no recompensan el esfuerzo de los pescadores.

Los primeros días de esta semana ya ha entrado bastante anchoa a puerto, sobre todo de malla, que adquiere muy buenos precios. Lo lamentable es que la mayoría de los barcos y capturas son foráneos”¹⁹⁸.

¹⁹⁸ E.P.V., 30 de mayo de 1935.



El hambre y la miseria se enseñoreaban de la población pescadora en aquel otoño de 1935:

“POR HUMANIDAD HAY QUE AYUDARLOS

Un pescador amigo me sorprendió en la calle. Cambiamos cuatro palabras sobre el siempre agradable tema de las regatas de traineras, y por añadidura de los remeros que de este puerto pudiesen salir.

Pero del tema bonito y agradable pasamos al desagradable y nada bonito, pero sí de actualidad.

La pesca se niega a salir. La costera del verano ha sido nula, como casi nula fue la de primavera y catastrófica la de invierno. La costera que ha dado comienzo, la de otoño, toma un cariz del todo sombrío. La pesca se niega, el marinero no gana un céntimo, y el hambre y la miseria se cierne en sus hogares.

--Es preciso, Perico—me decía el amigo pescador —que digas algo, que escribas de nuestra situación, para ver si se nos socorre, si no se nos deja morir de hambre.

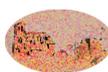
Tenía pensamiento de hacer eso, un llamamiento a las gentes pudientes para que tratasen de aliviar esa triste situación en que se enjertan todos nuestros pescadores, todos, sin excepción de nadie, ya que la crisis pesquera es general en nuestro puerto; pero un acuerdo tomado en la última sesión por el Ayuntamiento, de contribuir con mil pesetas a una suscripción, abierta con ese objeto por la Agrupación de Derechas, me sorprende agradablemente.

No obstante ello, no por eso vamos a dejar de hacer el llamamiento, a favor de dicha suscripción.

Nuestros pescadores pasan en estos momentos por una situación tan angustiosa, quizá la de más envergadura de su vida, que es preciso no abandonarlos indiferentemente.

Los sufridos marineros castreños no tienen pan que llevar a casa y no por que no quieran trabajar para conseguirlo. Trabajan ¡ya lo creo que trabajan!; salen al mar... pero el mar parece que se ha esterilizado. No hay pesca, luego no hay dinero, y al no haber dinero hay hambre, miseria, desesperación...

El armador que no ha amarrado sus barcos, ya amarrándolos pero irremisiblemente. El gasto es el mismo y la utilidad nula. Con que ustedes verán.





Lo más desconcertante del caso es que nuestros marineros sufren la adversidad en silencio, sin aspavientos de ninguna clase, sin pregonar su miseria. Parece como si estuviesen familiarizados con el hambre, como una cosa natural.

Y no, eso no, señores. Esta tragedia humanamente vivida no debe proseguir. Hace muchos días que o se enciende la cocina en muchos hogares marineros. Háganse cargo de la tristeza que en ellos reinará. Hay que llevar la alegría a esos pobres hogares. La gente que puede, debe hacerlo; pero sin escatimarlos: dándose cuenta de que son nuestros hermanos y que Dios puso en manos de la gente privilegiada ese dinero no para su capricho o albedrío, sino para que lo administrase como es debido. Y el deber ahora, es el de socorrer al que nada posee, a no dejar morir de necesidad a los desheredados de la fortuna.

Se imponen las prácticas cristianas, señores católicos adinerados. Esta es una magnífica ocasión para demostrarlo, dando lo que haga falta, sin que escatimarlos y mirando a gran obra, no de caridad, sino de justicia que con ello se hace.

La suscripción está abierta... No quisiera que hicieran oídos de mercaderes a la triste realidad que todos lamentamos.

Por justicia y por humanidad hay que ayudar a nuestros pescadores”¹⁹⁹.

Mal, muy mal, estaban las cosas de la pesca muy poco antes de que estallase la rebelión militar en el mes de julio de 1936, y de que comenzara la Guerra Civil:

“LA HUELGA DE PESCADORES

El viernes, y como en los demás puertos del Cantábrico, nuestros pescadores no salieron a las faenas de la pesca, como protesta por la no concesión por el Gobierno de los tres millones de pesetas que había prometido como indemnización por los perjuicios que les irroga el cierre del mercado italiano a nuestra anchoa, motivado, en justa represalia, por las sanciones acordadas a dicho país.

Parece que se pretendió organizar una manifestación, pero luego se desistió de ello.

La huelga de pescadores es indefinida, hasta que el Gobierno solucione el conflicto”²⁰⁰.

¹⁹⁹ E.P.V., 6 de octubre de 1935.

²⁰⁰ E.P.V., 30 de mayo de 1936.



“LOS PESCADORES REANUDAN SUS FAENAS

El lunes, y cumpliendo ordenes de los organizadores de la huelga de pescadores de la costa cantábrica, nuestros marineros reanudaron las faenas de la pesca.

El conflicto por el cual han permanecido en completa inactividad durante tres días, no ha sido solucionado aún; pero parece ser que por no crear conflictos nuevos al Gobierno han desistido de la huelga, por ahora.

Se nos dice que si para el próximo viernes el Gobierno no acuerda enviar lo prometido, o sea los tres millones de pesetas que como indemnización de la anchoa ofreció en la asamblea celebrada en Madrid el pasado abril, se declarará la huelga”²⁰¹.

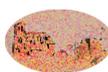
Aunque se salga ya de nuestro período de estudio, merece la pena comentar que acabada la trágica Guerra Civil española, en los años cuarenta poco cambiará la situación y nivel de vida de los marineros y pescadores de Castro Urdiales. A. Bredda, en el artículo titulado “El Porvenir de Castro”, publicado en 1948, nada esperaba ya de la pesca en nuestra localidad, por lo que había que buscar el futuro definitivamente en otras actividades.

“El otro medio de vida o actividad en la vida castreña, es la industria pesquera y como detalle fijémonos en la vida que aquí lleva el pescador, que es en definitiva el que sostiene esta importante industria.

El pescador, en general, vive en todas las épocas del año con estrecheces y penuria, debido a la escasez de pescado que se deja sentir en todas y cada una de las diferentes costeras. Y lo mismo iba a vivir este pescador aunque se aumentare el número de barcos de nuestra flota, pues si bien de esta forma la pesca capturada fuera muchísimo mayor, entonces nos hallaríamos con la desvalorización casi total del pescado, cotizándose este a precios de escaso o nulo valor.

Esto lo vemos todos en la costera del chicharro gordo, que precisamente la tenemos en puertas. El barco que tiene la suerte de capturar esta pesca en las primeras mareas, por ser éste de lo primero que entra en el puerto, se cotiza a precios algo elevados, de momento puede seguir navegando, dicho sea en el argot marino. Pero en cuanto la mayoría de los

²⁰¹ E.P.V., 3 de junio de 1936.



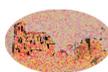


barcos del Cabildo capturan grandes cantidades de chicharro, vemos como éste baja en su precio hasta veinte y treinta céntimos el Kilo, con evidente perjuicio para la clase marinera.

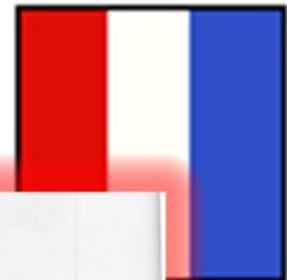
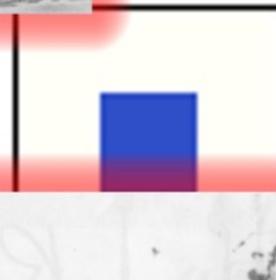
Luego si contando con una flota escasa y como es natural, escasas también las pescas capturadas, el pescado sufre esas desvalorizaciones en su precio, ¿qué sería si nuestra flota pesquera se viese aumentada en diez o doce unidades más y se capturara la pesca con el radar? Entonces, además de ser casi nulo su valor, dudamos que hubiera quien levantara esta pesca...

Por estas razones que aludimos, creemos que la solución base para llegar rápidamente a la prosperidad de Castro, hay que buscarla en las comunicaciones. Puesto que carecemos de industrias, ni tenemos esperanzas de tenerlas, debemos entonces ir nosotros donde ellas”²⁰².

²⁰² L.I.C., 17 de octubre de 1948, Año LII, nº 2.137.







BIBLIOGRAFÍA SELECCIONADA

Ansola Fernández, Alberto. *Cambio económico y modo de vida de las comunidades pescadoras cántabras (siglos XIX y XX)*. Santander, Tesis doctoral, 1996.

Carmona Badía, Joám. Recursos, organización y tecnología en el crecimiento de la industria española de conservas de pescado, 1900 – 1936. *La cara oculta de la industrialización española*. Madrid, 1994.

Erkoreka, José Iñaki y Salmerón Murgiondo, Gorka. *Itsas Arrantza*. San Sebastián, 1998.

Escudero, Luis Javier. La industria transformadora de la pesca. Implantación, desarrollo y afianzamiento del sector en el País Vasco: 1841 – 1905. *Itsas memoria, Revista de Estudios Marítimos del País Vasco*, nº 3. San Sebastián, 2000.

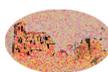
Gómez Pellón, Eloy (Ed.). *Santoña: de los escabeches a los salazones. La transformación de una villa litoral de Cantabria*. Santander, 2000.

Homobono, José Ignacio. Las conservas de pescado en Cantabria. *Conservas de pescado y litografía en el Litoral Cantábrico*. Bilbao, 1993.

López Losa, Ernesto. La pesca en el País Vasco. Una visión a largo plazo (siglos XIX y XX). *Itsas memoria, Revista de Estudios Marítimos del País Vasco*. San Sebastián, 2000.

López Losa, Ernesto y Barkham Huxley, Michael. Pasajes, puerto pesquero. *Pasaia. Memoria histórica y perspectivas de futuro*. San Sebastián, 1984.

Ministerio de la Gobernación, Dirección General de Arquitectura. *Plan nacional de mejoramiento de la vivienda en los poblados de pescadores*. Madrid, 1942.



Ojeda San Miguel, Ramón. *Obras de ampliación y mejora del puerto de Castro Urdiales 81831 – 1928). Historia de un empeño centenario*. Castro Urdiales, 2003.

Ojeda San Miguel, Ramón. *Barcos tradicionales de pesca en Castro Urdiales: las lanchas besugueras y boniteras*. Castro Urdiales, 2004.

Ojeda San Miguel, Ramón. *Barcos de pesca astilleros de Castro Urdiales (Estudios)*. Castro Urdiales, 2004.

Ojeda San Miguel, Ramón. *Pescadores de Castro Urdiales. Estudio histórico del sector pesquero tradicional (siglos XII – XIX)*. Castro Urdiales, 2004.

Ojeda San Miguel, Ramón. *Barcos en la historia pesquera de Castro Urdiales: “La difícil introducción del vapor (1902 – 1949)”*. Castro Urdiales, 2004.

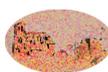
Ojeda San Miguel, Ramón. *Crecimiento pesquero, novedades técnicas y tensas transformaciones: Castro Urdiales, 1850 – 1890 (Una visión a través de los fondos documentales de la Ayudantía de Marina)*. Castro Urdiales, 2005.

Ojeda San Miguel, Ramón. *De la vida, mentalidad y costumbres de los pescadores de Castro Urdiales*. Castro Urdiales, 2005.

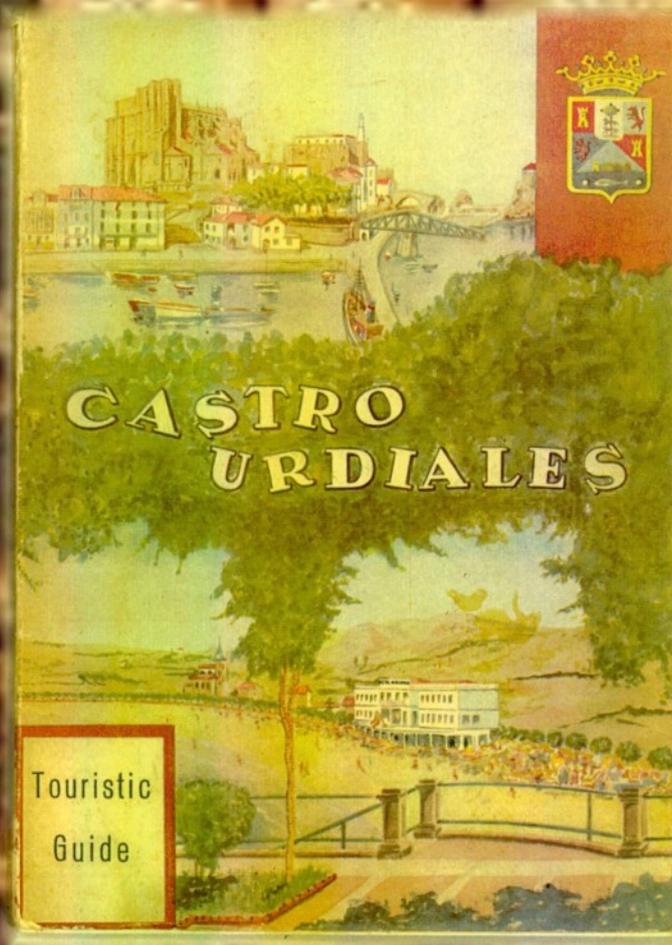
Ojeda San Miguel, Ramón y Garay, Javier. *Notas históricas del Noble Cabildo de Pescadores y Mareantes de San Andrés y San Pedro de Castro Urdiales*. Bilbao, 2003.

Ortega Valcárcel, José. *Gentes de mar en Cantabria*. Santander, 1996.

Torres Goiri, Manuel. *Aproximación a la Historia del Salvamento de Náufragos en el puerto de Bilbao*. Getxo, 2000.







Touristic
Guide

APÉNDICES



REGLAMENTO

— ÚNICO —

PARA LA PESCA

DE LA

“MANJUA”

— EN LAS —

**PROVINCIAS DE ASTURIAS,
GUIPÚZCOA, SANTANDER**

— Y VIZCAYA —



Talleres Gráficos Jesús Álvarez

REGLAMENTO

— ÚNICO —

PARA LA PESCA DE LA

“MANJUA”

EN LAS PROVINCIAS DE ASTURIAS,
GUIPÚZCOA, SANTANDER y VIZCAYA

Aprobado por la Ilustrísima Dirección

— General de Pesca Marítima. —

PREAMBULO

A los efectos de prevenir en lo sucesivo los graves inconvenientes de todo género que se derivan, tanto en la formación de las Compañías de manjúas, como en su reparto y vista de los pleitos consiguientes entre los pescadores de bajura de las provincias de Guipúzcoa, Vizcaya, Santander y Asturias, por el hecho de que cada una de las cuatro provincias referidas sigan usos y costumbres diferentes en lo relativo a manjúas, reunidas en Bilbao el día 31 de enero de 1941, las cuatro Federaciones de los Pescadores de bajura de Guipúzcoa, Vizcaya, Santander y Asturias, para tratar de la adopción de un REGLAMENTO UNICO de manjúas, justo y adecuado a las necesidades de los pescadores, acordaron después de un detenido estudio del problema, elevar a la Ilustrísima Dirección General de Pesca Marítima, para su aprobación oficial, un REGLAMENTO DE MANJUAS OBLIGATORIO para todas las embarcaciones de pesca adscritas a las Federaciones de Pescadores de Guipúzcoa, Vizcaya, Santander y Asturias, y cuyo articulado, ya aprobado por la Superioridad, es el siguiente:



REGLAMENTO DE "MANJUA"

Derecho a la «Manjúa».

ARTÍCULO 1.º Toda embarcación que en el lugar donde se esté pescando la «MANJUA», así denominada generalmente en todo el litoral cantábrico, si llega antes de que la embarcación que pesca tenga recogidos a bordo los corchos de ambas extremidades de la red, tiene derecho, si lo pide, a formar unión o Compañía, es decir, a participar en el producto de la pesca.

ART. 2.º Para tener derecho a formar Compañía en la pesca de la «MANJUA», las embarcaciones deberán encontrarse en el

momento de pedirla, con el arte en condiciones de pescar, ateniéndose, en caso de duda, a lo que resuelva la Autoridad de Marina competente, después de examinado el arte en cuestión.

ART. 3.º La petición de unión o Compañía la harán los patrones levantando el brazo con la boina en la mano, a cuya señal deberá contestar en la misma forma el patrón de la primera embarcación; pero si éste tiene el arte en el agua, lo hará un tripulante, para la segunda. A los demás que pidan Compañía, les contestará el patrón de la primera embarcación, pero si éste tiene el arte en el agua, el de la segunda y caso de que sea éste el que esté calando, lo hará el siguiente a ésta. El patrón de la segunda será el encargado de tomar nota de todos los que entren en la Compañía.

ART. 4.º Si llegan simultáneamente a una «MANJUA» dos o más embarcaciones, los patrones se pondrán de acuerdo respecto al orden en que han de largar sus aparejos. Si no hubiera acuerdo, largará primero la red el que navegara con rumbo al oeste, si es por la mañana; y con rumbo hacia el este, si es

por la tarde. En caso de que ninguna llegara a la «MANJUA», navegando a estos rumbos, será primera la que tenga la «MANJUA» por babor; y su patrón fijará el orden en que hayan de calar las otras que llegaran a la vez, citando el nombre de las embarcaciones.

Desaparición de la «Manjúa».

ART. 5.º Si al llegar las embarcaciones al lugar de la «MANJUA», desapareciera ésta y quedaran dichas embarcaciones a la expectativa de su reaparición, será preciso para que se considere hecha la Compañía entre los presentes, pedirlo nuevamente conforme a la señal detallada en el artículo 3.º En el caso de no pedirlo expresamente, no se considerará formada la Compañía.

ART. 6.º Al reaparecer la «MANJUA», corresponderá siempre largar al primero que le correspondía pescar, sin que nadie pueda discutirle su derecho. Sin embargo, si ese primero en llegar, se encontrase mal colocado, podrá ordenar al patrón de la embarcación que a su juicio esté en mejores condiciones, que cale la red.

Sanciones al que largue indebidamente.

El que largue sin corresponderle, o sin recibir orden del que tenga derecho a ello, incurrirá en la multa de *cien pesetas* la primera vez, y de *quinientas* en caso de reincidencia durante el mismo año, además el cincuenta por ciento del derecho a participar en la pesca que se coja en total.

Denuncias, forma de tramitarlas y tiempo hábil para las mismas.

Los denunciantes se dirigirán por medio de la Cofradía, Gremio, Pósito o Asociación a la que pertenece la embarcación denunciada, al Comandante de Marina en cuyas aguas o frente a las cuales se cometió la falta. A la denuncia se acompañarán todos los elementos de juicio necesarios. La copia de la denuncia se enviará a la Federación respectiva. El tiempo hábil de denuncias para la formación de pleitos de «MANJUA», será dentro de los 15 días siguientes al día en que tuvo lugar la pesca objeto del pleito.

Cualquier reclamación después de los

15 días, a contar desde el día de la fecha de la pesca, objeto del pleito, será considerada nula, y no tendrá valor.

En caso de litigio o pleito entre embarcaciones de un mismo puerto, y una vez que se haya recibido en la Federación la copia de la denuncia, esta Federación se dirigirá por escrito al Comandante Militar de Marina, en cuyas aguas se llevó a cabo la pesca objeto del litigio, solicitando proceda a nombrar un Tribunal compuesto de cuatro patrones, bajo la autoridad de pesca del mismo.

Los patrones serán de puertos diferentes a aquellos a los que pertenezcan las embarcaciones pleiteantes.

Condiciones para que sea válida.

Será condición necesaria y precisa, tanto para que la Cofradía, Pósito, Gremio, Cabildo o Asociación curse la copia de la denuncia a la Federación, como para que ésta tramite la vista del pleito:

a). Que la embarcación que denuncia, deposite en la Cofradía, Pósito, Gremio,

Cabildo o Asociación, el importe de las dietas para cada patrón del Jurado. En Vizcaya se fijan éstas en cien pesetas diarias para cada patrón. En Guipúzcoa, Santander y Asturias, se seguirán los acuerdos de la Federación.

b). Que la embarcación demandada deposite en la Comandancia Militar de Marina correspondiente donde se va a ver el pleito, o en la Cofradía a que pertenece, el importe de los fondos, cuantía del litigio.

Sanciones.

Si la embarcación demandada en un pleito no hiciese en la Comandancia Militar de Marina el depósito de los fondos cuantía del litigio, dentro de los ocho días, después del aviso, *le será retirado por las Autoridades de pesca, el rol.*

Vista del pleito.

Visto el pleito y recaído el fallo, la Comandancia Militar de Marina correspondiente, entregará el dinero que tenía en su

poder, en depósito, en la forma y cuantía establecida por el fallo.

En caso de litigio entre embarcaciones de diferentes puertos o Federaciones, se procederá de la misma forma, como para casos de litigio entre embarcaciones de un mismo puerto.

ART. 7.º Una vez echada la red por alguna embarcación, no podrá deshacerse la Compañía hasta que la que caló el arte, lo tenga recogido a bordo; y subsistirán aunque las demás embarcaciones se separen del lugar de la pesca, antes de que esté lista la expresada embarcación para nueva faena, a menos que esté conforme con lo contrario, el patrón de la embarcación que largó la red en el agua.

ART. 8.º Una vez hecha la Compañía, las embarcaciones que la integren no podrán separarse sin que haya previo acuerdo de a dónde se deben dirigir, aunque hubiese otra «MANJUA» a la vista o los toninos marchen hacia otro sitio; pero una vez de acuerdo, deberán cumplirlo; y el que encontrase pesca tendrá obligación de avisarlo a los de la unión, y subsistirá la Compañía, en caso de

que no haya cogido pesca la embarcación que largó el arte, hasta llegar al lugar de los mismos toninos sin perder el rumbo. Tampoco podrán regresar a puerto hasta las horas de costumbre, o sea, próximamente hasta el oscurecer; y únicamente podrán verificarlo antes, por circunstancias del tiempo a alguna hora extraordinaria. La embarcación que faltare al cumplimiento de este artículo sin que justifique su proceder, perderá todo derecho a Compañía en lo que se pesque después de su regreso. A los efectos de este artículo, no se considerará circunstancia extraordinaria, la falta de combustible del que deberá ir provista toda embarcación para navegar durante todo el día.

Tripulantes transbordados.

ART. 9.º Cuando las embarcaciones que concurren a una «MANJUA», sean todas de la provincia de Guipúzcoa, o la de Vizcaya, o de la de Santander o de la de Asturias, a cada una de las embarcaciones que cojan pesca, se transbordará un tripulante de la que siga en turno; es decir, que la segunda

transbordará a la primera, la tercera a la segunda y así sucesivamente hasta la primera que se quedó sin pescar, que lo transbordará a la última que haya pescado.

El embarque de este tripulante que tiene por objeto fiscalizar la venta de la pesca, será obligatorio, siempre y cuando así lo exija la embarcación que no lleve pesca. La infracción de este precepto, será penada con la multa de cincuenta pesetas, de las que se hará responsable el patrón. Estos tripulantes transbordados presenciarn la venta de la pesca y exigiran de los encargados de la venta, si pertenecen a las Cofradías, Pósitos, Gremios o Asociación de pescadores de bajura, una papeleta firmada por ellos, que lleve estampado el sello de la Sociedad, donde se indique la cantidad de la pesca vendida y su precio. Si el encargado de la venta fuese un particular, le exigiran papeleta firmada como en el caso anterior; y requerirá la presencia de un policía marítimo, con el fin de que se estampe en dicha papeleta, el sello de la Comandancia Militar de Marina. Si el policía marítimo no estuviere presente en el acto de la venta, se harán las

indagaciones convenientes, antes de sellar la papeleta de que se trata.

Gastos de estos tripulantes transbordados.

ART. 10. Los gastos que se ocasionen hasta reintegrar a sus puertos a los tripulantes transbordados de que se trata en el artículo anterior, serán sufragados a cuenta del total de la venta de la Compañía y anticipados de la venta hecha por el patrón de la embarcación que lo condujo a tierra.

Pesca a bordo diferente de «Manjúa».

ART. 11. Si la pesca que tiene a bordo es diferente a la de «MANJUA», no será su importe objeto de reparto entre las embarcaciones que formasen Compañía en la pesca de «MANJUA».

Si una embarcación viene con pescado cogido con cerco o redes de malla y entrase en Compañía, quedará la pesca en dicha Compañía, siempre que el que arrojó la red coja pescado; pero si no cogiese, seguirá siendo de su propiedad el pescado que llevaba a bordo.

Si el que largase la red fuese el que trae pescado a bordo, dicho pescado seguirá siendo de su propiedad.

ART. 12. Si al salir una embarcación para dedicarse a otra clase de pesca que no sea la «MANJUA», encontrase una «MANJUA», y se viera obligado o quisiera formar Compañía con otras embarcaciones, subsistirá la Compañía hasta el oscurecer, pero ninguna de ella tendrá derecho a lo que se coja después en la otra clase de pesca, que será independiente de la Compañía.

Embarcación que desiste de su parte.

ART. 13. Caso de que hubiese alguna embarcación que desistiese de su parte, pasará dicha parte a la embarcación que haya largado la red.

Si el resto de los vapores que quedaron en Compañía, cogiesen pescado, se lo repartirán en la misma proporción que el dinero que se repartieron en la primera Compañía, es decir:

Supongamos que forman Compañía las embarcaciones A, B, C, D y E; que coja

el A, pescado por valor de *mil pesetas*; y se marchan el C, el D y el E, cediendo su parte; en este caso, el A, que es el que largó el arte, percibirá *200 pesetas* de su parte, más *600 pesetas* que constituyen la suma de las partes de los que se marcharon.

Pero si continuando en Compañía el A y el B, aparece la «MANJUA» y larga la red el B y coge pescado por valor, por ejemplo, de *quinientas pesetas*, entonces, al hacer la distribución del dinero, el B percibirá su parte o sea *cien pesetas*, más la parte correspondiente que hubieran recibido el C, el D y el E, si éstos no se hubiesen marchado de la Compañía.

Horario.

ART. 14. Toda embarcación que por acuerdo de la Compañía lleve la pesca al puerto y haya terminado de desembarcarla antes de las TRES de la tarde, en los meses comprendidos entre abril y septiembre, ambos inclusivos, o a la UNA en los meses de septiembre a abril, quedando en disposición de nueva faena, volverá a salir a la

mar, si no recibió de la Compañía orden en contra; y de no efectuarlo sin causa justificada, perderá el derecho a lo que se pesque después de su regreso.

Ardora.

ART. 15. Las embarcaciones que regresen a puerto con anticipación para prepararse de nuevo a la mar y dedicarse a la pesca por el procedimiento a la ardora o por otro cualquiera, si tienen hecha Compañía con otras embarcaciones, perderán el derecho a ella en lo que se pesque desde su regreso.

Venta de la pesca de la Compañía.

ART. 16. Caso de que haya temor de que la pesca pueda desmerecer llevándola al puerto a que pertenezca la embarcación que la hizo, podrá acordar la Compañía, que sea llevada a otro más próximo; pero en este caso, se le abonarán *15 pesetas* para atender a los gastos de la tripulación, cuya cantidad se deducirá del importe de la pesca,

y si la venta fuese de 450 kilos o más, se darán 5 kilos por cada hombre de la embarcación que conduzca la pesca.

Vapores y motores con una «Manjua».

ART. 17. Cuando se encuentren en la «MANJUA» varios vapores, motores o traineras, aun cuando haya llegado primero alguna de las dos últimas clases, si se viese que la «MANJUA» es de mayor cantidad que la que pueda alcanzar un motor o trainera, se cederá el primer lugar al primer vapor llegado a la «MANJUA», quedando el motor que cedió, con los mismos derechos que si hubiese largado.

Repartos de las Compañías.

ART. 18. Para proceder a las liquidaciones de las Compañías, se tendrá como norma fija la siguiente tabla de distribución:

a). Si la «MANJUA», no llega a 3.150 kilos, el producto de su venta se repartirá a partes iguales entre todas las embarcaciones que hayan entrado en la Compañía.

b). Rebasada la cantidad de 3.150 kilos,

la cantidad excedente quedará en beneficio de la clase de embarcación que ha hecho la largada. Esto se entenderá cuando la Compañía es entre vapores de menos de siete tripulantes y motores de menos de 8 toneladas; pues cuando la Compañía es entre embarcaciones de igual clase, el reparto se hará a partes iguales. Se entenderá para el reparto la cantidad de 3.150 kilos en los sitios en que se vende al peso; y en los puertos donde se vende por dobles decálitros o medida, la referida cantidad será de 175 dobles decálitros.

c). Los motores de un desplazamiento de 8 toneladas en adelante, serán considerados para estos efectos como vapores.

d). Cuando entren en la Compañía vapores con menos de siete hombres o motores con menos de 8 toneladas, las participaciones de «MANJUA» se harán por los porcentajes siguientes, en lo que a dichas embarcaciones se refiere:

La embarcación que lleve SEIS hombres, tendrá el 30 % de un vapor.

La embarcación que lleve SIETE hombres, tendrá el 35 % de un vapor.

La embarcación que lleve OCHO hombres, tendrá el 40 % de un vapor.

La motora que lleve NUEVE hombres, tendrá el 100 % de un vapor.

Se señala para los vapores, un mínimum de SIETE hombres.

e). El reparto del producto de la pesca entre los componentes de las Compañías, se hará así:

Cuando la Compañía es entre asturianos y santanderinos, en Santander.

Cuando, lo sea entre ~~asturianos y santanderinos~~ ^{Gallegos, Juncos, Vizcaínos y Guipuzcoanos} en ^{La} ~~Santander~~ ^{Marina}.

Cuando lo sea entre asturianos, santanderinos, vizcaínos y guipuzcoanos, en Bilbao.

Cuando es entre vizcaínos y asturianos, en Santander.

Cuando lo es entre santanderinos y vizcaínos, en Bilbao.

Cuando lo sea entre santanderinos, vizcaínos y guipuzcoanos, en Bilbao.

Cuando es entre guipuzcoanos y santanderinos, en Bilbao.

Cuando lo sea entre vizcaínos y guipuzcoanos, en Deva.

f). En los repartos de manjús, para lo sucesivo, queda suprimida toda deducción del importe total de la pesca por el concepto de lo llamado chamusquis.

g). Los repartos se harán a los 8 días de verificada la pesca.

Sanciones a los infractores de este Reglamento.

ART. 19. Los que infrinjan las disposiciones de este Reglamento (que en el respectivo artículo no conste ya estar expresamente sancionado) serán castigados con la multa de *cien pesetas* la primera vez, y en caso de reincidencia, con la que juzguen conveniente las Autoridades de Pesca Marítimas.

ART. 20. Hasta tanto no sean más homogéneas las embarcaciones dedicadas a la pesca de la «MANJUA», se seguirán para el reparto, las normas antes indicadas; pero siempre entrará a repartir, la embarcación que fué primera, con el mismo derecho que si se tratara de un vapor, aunque dicha embarcación fuera de motor.

Tramitación para los repartos.

ART. 21. El Presidente de la Cofradía, Pósito, Gremio o Asociación a la que pertenezca la embarcación que verificó la pesca de la Compañía, será el encargado de hacer las convocatorias a los interesados para la reunión de los repartos, con indicación de la población, sitio y hora de la reunión.

Los representantes que no acudan, sin causa de fuerza mayor bien probada, al sitio y hora señalados, serán multados con *cien pesetas* y con el abono de los **gastos de viaje y demás**, de los otros representantes que no hayan podido percibir el reparto por incomparecencia del multado.

Los gastos de viaje y demás, se calculan en un *mínimum de cien pesetas* por cada uno de los representantes acudidos y vueltos a separar sin verificar el reparto por la falta de asistencia de alguno de los interesados.

Las convocatorias deberán cursarse por medio de telegramas a las Cofradías respectivas y con la antelación debida para que sea posible el acudir a la reunión del reparto.

Sanciones en caso de rebeldía.

En el caso de que una embarcación se declarase en rebeldía de pago de las *cien pesetas* y del abono de los gastos de los demás, no se le venderá la pesca en ninguna lonja de las Cofradías, Pósitos, Gremios o Asociaciones de Vizcaya, Guipúzcoa, Santander y Asturias, hasta tanto haya saldado el pago de las *cien pesetas* y el abono de los gastos originados a los demás, en la cuantía indicada en el párrafo tercero de este artículo.

Desacuerdos de los repartos.

ART. 22. En caso de desacuerdo por reparto de Compañías entre los tripulantes de embarcaciones que formaron Compañía, lo pondrán por medio del Presidente de la Federación en conocimiento de la Autoridad de Marina de los puertos en cuyas aguas se han producido los hechos; se designarán cuatro patronos, por suerte, ajenos a la cuestión que se ventila. Estos, presididos por la citada Autoridad, oirán a las partes

150 Pto. según estatutos de nuestra Federación de Pesca Marítima de 21 de Julio de 1919

recurrentes y dictarán su fallo que será inapelable.

Plazo para las reclamaciones.

ART. 23. Las reclamaciones por cuestiones de reparto de Compañías se harán dentro del plazo de 15 días, contados a partir de la fecha en que se hizo la pesca que originó el litigio. Pasado dicho plazo no se aceptará reclamación alguna.

Busca de tonino.

ART. 24. Las embarcaciones que después de haber entrado en Compañía con otra que haya pescado y se halle efectuando venta en puerto, dejen de realizar la busca del tonino, dedicándose a cabras, palangres, perderán los derechos a la parte que pudiera corresponderle.

Casos imprevistos.

ART. 25. En los casos imprevistos deliberarán los patrones o sea los jurados

encargados de sancionar las faltas que se cometan cuando se contravenga alguno de los artículos de este Reglamento.

ART. 26. La embarcación que pesca, deducirá del monte mayor el importe de los seguros sociales (familiar y de vejez) así como las cuotas de la Mutualidad de Accidentes y del Seguro de Guerra y los derechos correspondientes a la Cofradía o Gremio donde se hizo la venta.

El Presidente de la Federación de Cofradías y Pósitos de Pescadores de Vizcaya, y en nombre de aquella, y por Delegación de las Federaciones de Pescadores de Asturias, Guipúzcoa y Santander, según acuerdo adoptado en Bilbao el día 31 de Enero de 1941 por los pescadores del Cantábrico,

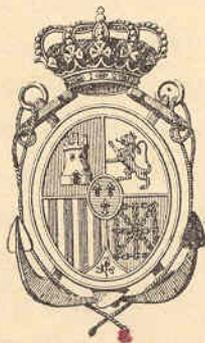
Juan de Irigoyen.

ANUARIO DE PESCA

Y

ESTADÍSTICO

CORRESPONDIENTE AL AÑO 1907



MADRID
IMPRESA DE LA SECCIÓN DE HIDROGRAFÍA
ALCALÁ, NÚM. 56.

1908

Bilbao grandes cantidades los vapores arrastreros de la Coruña. Se emplearon en esta pesca ocho vapores, 24 traineras, 14 potines y 10 miriñaques.

También se pesca, como dijimos con anterioridad, en las playas diversas clases del llamado pescado de pellejo, entre otras el marrajo, mielga, pitarrosa, lija, papardos y colayo, siendo éste el que más se coge para prepararlo dejándolo secar al sol; esta pesca ya dijimos que también se verificaba con palangres especiales, constituidos por los mismos de besugo que ya hemos descrito antes, y el mero con cordel de merluza.

Pesca del litoral.—Entendemos por ésta la que se verifica entre las calas y la costa; existe bastante variedad de pesca en esa zona, tanto de especies emigrantes como la sardina, anchoa y aguja; errantes, cual el verdel y el chicharro, y estacionarias como el salmonete, abundando menos las sedentarias.

Anchoa ó abocarte.—Se conoce en esta Dirección esta especie por el boquerón del Mediterráneo. La costera de la anchoa con la del bonito y besugo es la principal pesca de la Dirección y las únicas á las que suele dársele el nombre de costera. La época en que hace este pez pelagico su aparición en estas aguas suele ser en Marzo y permanece en ellas hasta Julio. Después reaparece desde Septiembre hasta Diciembre, y aun ocurre verlo todo el año. Generalmente se pesca á poca distancia de la costa, pues como es conocido, se acerca más en su paso que la sardina, no soliendo presentarse fuera de las 8 ó 9 millas. Se verifica esta pesca con cercos ó traña y redes. También puede ocurrir haber salido en busca de sardina y tropezar con la anchoa, y entonces se emplea el boliche; y en la segunda época, cuando se presenta la anchoa pequeña, se emplea los medios mundos; las embarcaciones que usan estas artes son vapores, traineras y potines. Durante el año de 1906 se emplearon en ella en esta Dirección 20 vapores, 24 traineras y 210 potines.

La anchoa la trabajan principalmente los comisionistas italianos, los cuales se presentan en los puertos de la Dirección cuando reciben noticia de la aparición, pagándola muy

bien, sobre todo cuando el alza de los cambios les es ventajosa. Durante la costera de 1906 han pagado la arroba de 6 á 10 pesetas. Se prepara la anchoa limpiándola y quitándole la cabeza, colocándola después en las barricas en capas alternadas con otras de sal, comprimiéndolas fuertemente y regándolas con una salmuera, cuya fórmula reservan.

La pesca se efectúa del siguiente modo: desde mediados de Octubre empiezan á montar guardia en las atalayas que en otro tiempo sirvieron para señalar la presencia de las ballenas; los atalayeros, que son pescadores prácticos y de buena vista, anuncian no sólo la presencia de las manchas ó majuas de anchoa y sardina, que vienen perseguidas por las toninas y vigiladas por las gaviotas, prontas para caer sobre la anchoa muerta que quede boyante, sino también las turbonadas y condiciones del tiempo, valiéndose para ello de los humos de hogueras que encienden. Guiados por estas señales se lanzan los vapores y traineras en su persecución, presentándose ante la majua por el lado del sol. Al estar próximos á unas brazas de ella, si se ve que viene perseguida por las toninas, empiezan á echar al agua rápidamente la traña que ya á prevención va planeada, juntos los corchos y los plomos, pero separadamente unos de otros, dando vuelta al mismo tiempo con la embarcación á la majua, teniendo entre tanto pasados por las dos horquillas del charlango (botalón zallado en la amura de la embarcación) los dos chicotes de un lado del arte. Entonces arrojando piedras al pescado para que no se escape por el lado libre, concluida la vuelta, se zafan los chicotes del charlango y cobrando los cuatro se cierra el cerco y se recoge con los salábardos el pescado, cuidando de volver á pasar por la horquilla el chicote de los corchos para que no salten las anchoas por encima. Ha habido ocasiones en que se han cobrado así 500 arrobas de anchoa y se ha tenido que desahogar algo el arte para que el peso de la pesca no lo rompiese. Como hemos visto, constituyen un precioso factor para esta clase de pesca las toninas, que son las que con su persecución levantan las majuas, sin que al mismo tiempo, por las dimensiones y forma de su boca y domesticidad de

carácter causen grandes destrozos ni en las artes ni en las mismas majuas. Debido á esto se unieron varias cofradías de esta costa y obtuvieron del Gobierno la prohibición y castigo del que atacase á dicho cetáceo; pero como ocurre con otras tantas cosas perjudiciales para ellos mismos que debiera hacerlos más precavidos, no cumplen lo prevenido y siempre que pueden la pescan arrojándole desde á bordo una fisga; pero si en el delfín tienen un auxiliar, en la marsopa ó marsopla cuentan con un enemigo que destruye las redes, disminuye con su voracidad las majuas y no contribuye á levantarlas, debido á lo cual, piden los pescadores constantemente que se les autorice para llevar á bordo un arma de fuego, única manera de poder atacar á este individuo de la familia baleneida, como parece que ocurre en la costa de Francia, donde se le conoce con el nombre de Marsuín.

El otro sistema de pescar la anchoa es calando redes de más menuda malla que se echan al agua quedando un chicote amarrado á la boya y otro á la embarcación, y dejándose ir á la deriva, se calan durante la noche recogidos y volviéndose á calar varias veces durante la misma.

Al empezar la costera suele presentarse la anchoa en la orilla de la costa á comer, y entonces se pesca por el procedimiento conocido por el nombre de la ardora. Para esto se emplean unas trainas mayores que las ordinarias, de mayor longitud y calado, que algunas veces están formadas con dos de aquéllas unidas por una de sus relingas verticales. Se cala esta traña como si fuera una red y en sitio donde los plomos casi toquen al fondo, hecho lo cual se sitúa la trainera enfrente del centro de la traña fondeada con un arpeo. Repartiéndose la gente á los cuatro chicotes de la traña cobran de ellos al mismo tiempo que se va filando del arpeo, hasta quedar la embarcación próxima á la traña, en cuyo momento aguantan del arpeo y vienen arrastrando primero y cerrándose después la traña hacia la trainera. Durante esta faena un bote que queda próximo á un chicote va acompañando al arte tirando piedras para embalar el pescado. Como se ve, el sistema tiene alguna semejanza con los de tiro á tierra y debe ser perjudicial.

La anchoa pequeña se pesca en ocasiones con ayuda de los medios mundos; el uso de éstos como el de los salabardos no necesita explicación, manejándose con ayuda de sus astas correspondientes y señalando entonces la anchoa una clase de ave marina llamada pitorros.

Sardina.—De la familia de los chupeidos. Esta ha desaparecido casi por completo de las aguas de la Dirección en los últimos cuatro ó cinco años. Se verificaba con artes de cerco llamados boliches, y con redes de sardinas utilizando la raba. Desde el mes de Julio hasta Octubre se cala la red y se echa la raba en pequeñas cantidades para atraer la sardina y cuando ésta aparecía se vuelve á echar por el otro lado de la red en mayor proporción, enmallándose la sardina y cobrándose entonces la red á bordo. Para pescar con boliche, cuando se ve sardina, se echa raba para que suba, y si así lo hace en bastante cantidad, se lanza el boliche en la misma forma que dijimos se hacía con la traina para la anchoa, sin más diferencia que como es un arte mucho más boyante que la traña tarda en calarse y obliga á entretener mientras á la sardina con la raba; si se presentase ésta en majuas perseguida por las toninas, entonces se echa el boliche lo mismo que la traña, teniendo la precaución de empezar un poco antes de cerrar el cerco para que caigan bien los plomos.

La sardina pequeña, parrocha, suele cogerse también con medios mundos. La sardina se trabaja en las fábricas en aceite y algo en escabeche y en ocasiones en salazón. Se emplean en su pesca las mismas embarcaciones que en la de la anchoa.

Durante el año 1906 y debido á la escasez de pesca de esta clase, alcanzó muy buenos precios, entre 7 y 8 pesetas la arroba.

Aguja ó lanzón botacorra.—(De la familia exocetida.) Se pesca para la venta en fresco y para las fábricas donde se trabaja en escabeche, pero su principal aplicación es para carnada de besugo y merluza, para lo cual se conserva en salazón. Su costera es en los meses de Octubre y Noviembre, pero hay ocasiones en que se presenta antes. Se pesca, como



Dirección local de Navegación y Pesca de Castro-Urdiales

* Pertenece al partido judicial de Santander y Audiencia territorial de Burgos, con una villa, ocho lugares, 24 aldeas, veinte caserios, formando los Ayuntamientos de Castro-Urdiales, Guriezo y Villaverde de Trucios, con 10.500 habitantes. En su costa están las puntas de Somavia, Babanal, Saltacaballo y el islote Insua. Es de terreno muy quebrado, salvo en las inmediaciones del mar, con abundante mineral de hierro en las montañas. Ríos de poco curso; los principales son el Agüera y el Brazomar.

La villa de Castro-Urdiales á la que están agregados los lugares de Lusa, Mioño, Onton, Sámano y valle de Ontañes, y las aldeas de Cerdigo, Islares, Oriñon, San Andrés de Montealegre y Santullan; tiene 7.850 habitantes.

Situada en la costa y parte E. del litoral de la provincia y en la falda NE. de la cordillera formada por la sierra de Panto, San Pelayo y Cerredo. La costa, yendo del W al E., ofrece la punta de Oriñon ó de Somovia; la punta de Islares, que constituye el limite oriental de la ensenada de Oriñon; el arenal de éste circunda la ensenada y llega hasta el pie del monte Candina. En la extremidad orfental se halla la boca de la ría de Oriñon que pasa al pie del monte Cerredo.

Rebasada la punta de Islares existe un pedazo de costa baja, llamada la Lastra que remata en una punta que recibe el mismo nombre. Al E. se halla la punta del Rabanal situada en la extremidad N. de la ensenada de Urdiales, y al W.

la barriada de este nombre. Al SE. se ve la atalaya de Castro-Urdiales, que es un peñasco de 20 ¹/₂ metros de altura. Al SE. de la atalaya, y sobre otro peñasco más alto, se encuentra el castillo de Castro-Urdiales, llamado de Santa Ana, con cuatro torreones en los ángulos, y la torrecilla del faro, que es de luz fija con destellos rojos.

A unos 100 metros del castillo está la peña llamada de Santa Ana, con una capilla, y entre esta peña y el castillo existen otros dos peñascos unidos por arcos y murallones, que impiden la entrada de la marejada en la concha de Castro-Urdiales. Esta sería un excelente puerto de refugio si tuviese mayor braceaje y un buen punto de espera para los barcos que tuvieran que pasar la barra de Bilbao. Para las pequeñas embarcaciones es de mucha utilidad cuando se encuentran sorprendidas en la mar por vientos del tercer cuadrante.

Forman el puerto de Castro-Urdiales dos malecones con una boca de 13 metros, abierta al S., la que entra gran resaca cuando la mar es de NW. ó N.; esta resaca causa grandes perjuicios á los barcos que se hallan fondeados. La villa de Castro-Urdiales tiene su principal entrada frente al puerto, prolongándose hacia al S. y el E.; cuenta con más de 3.000 habitantes y está rodeada de murallas.

En esta costa se halla la playa de Brazomar, recibiendo este nombre por el riachuelo que desagua en la ensenada, al S. del puerto. El terreno en el interior es quebrado con muchas peñas, y lo bañan además del río Brazomar, el Agüera, el Aranzal y varios arroyos.

Las principales producciones son: cereales, vinos y sidra; sus industrias: la pesca y salazón, fabricación de curtidos, pipería, escabeches y conserva de pescado. Tiene minas de hierro y ferreterías.

Este puerto tiene bastante interés local, Aduana marítima de segunda clase, y además, en la aldea titulada Vivero, una de cuarta clase.

Castro-Urdiales es el antiguo puerto denominado *Portus Amanun*, que hizo colonia Vespasiano y la denominó Flaviobriga ó Puerto de Flavio. En los primeros siglos de

la Edad Media quedó abandonada y casi destruída, repoblándola en 1173 Alfonso VIII.

Sus pescadores han figurado siempre entre los bravos marinos de la costa Cantábrica que se dedicaron á la pesca de la ballena, y tanto es así, que en el escudo de armas de la villa figura entre sus cuarteles aquel cetáceo.

El día 13 de Marzo de 1813 fué atacada por los franceses, al mando de Palombini, y un batallón y algunos jinetes, á las órdenes del General Clausel. El gobernador de Castro-Urdiales, D. Pablo Alvarez, se defendió heroicamente, con mil hombres y 22 cañones, y en la noche del 22 pretendieron los sitiadores escalar los muros, pero fueron rechazados con bizarría por la guarnición, ayudada por los fuegos de los buques ingleses, que por allí cruzaban; el general Clausel se retiró en fuga precipitada, abandonando pertrechos y escalas.

En el mismo año, en el mes de Mayo, emprendieron de nuevo los franceses el cerco de la plaza con las divisiones Palombini y Foy, abriendo una brecha en la muralla, por la que, después de varios ataques rechazados heroicamente, consiguieron entrar en la villa que saquearon é incendiaron.

INDUSTRIA PESQUERA

La industria pesquera de esta Dirección es de mucha importancia, y basta fijarse en el número de traineras, vaporcitos de pesca y lanchas para comprender que la industria pesquera en este puerto es una de las más interesantes de la costa.

La pesca se divide en tres clases: de costa, de bajura y de altura. A las dos primeras se dedican buen número de pescadores que con sus lanchas y traineras consiguen buenos rendimientos, y la de altura se verifica por medio de los vaporcitos; trabajan exactamente igual que los de Santoña.

Pescas de altura.—Para la pesca del bonito salen vaporcitos, lanchas boniteras y traineras desde 1.º de Julio hasta que desaparece á fines de Octubre; en este periodo adquie-

ren grandes cantidades de esta especie que luego venden á buen precio, especialmente con destino á las fábricas. Emplean el aparejo denominado curricán, que ya hemos descrito.

Al besugo se dedican también los vapores durante los meses de Noviembre á Abril con el aparejo denominado palangre, que ya hemos descrito (figuras 2.^a y 3.^a).

En esta Dirección no se dedican las embarcaciones á la pesca de la merluza y sólo se comprenden en las de altura, el besugo y el bonito, razón por la cual no sacan los rendimientos que debían á esta especie.

Las pescas de costa comprenden la boga, el calamar, el camarón, la salvera, la langosta, la angula y otras muchas especies finas, que se cogen con trasmallos y aparejos de mano. Se dedican á esta pesca la mayor parte de las barquillas y botes existentes en este puerto, tripulados por dos ó tres hombres en distintas épocas y horas, empleando palangres pequeños, guadañetas, aparejos de mano de diversas clases, según la especie que deseen coger, redes anguleras, cestos, que ya hemos descrito al describir la importancia pesquera y descripción de artes para Santander. Para darse cuenta de que la industria pesquera en Castro-Urdiales tiene una importancia grande, basta ver los estados que se publican al final.

Pescas de bajura.—Bajo este epígrafe se comprenden las pescas de las especies siguientes: la sardina, la anchoa, los chicharros y el verdel.

La sardina se pesca en esta Dirección por varios procedimientos: por el de majua de día, que es sin ninguna clase de cebo, y con raba ó cebo también de día.

Emplean como arte el boliche, del cual existen en la Dirección dos clases que se diferencian en el corte de la parte inferior; pero como esta diferencia no es de importancia porque no pierden el fin principal á que obedece su construcción, y además los más generalmente usados ya los hemos descrito, no hacemos nada más que anotar esta pequeña diferencia.

Se dedican relativamente pocas embarcaciones á esta

clase de pesca por la escasez de sardina que desde hace varios años se nota, pudiéndose habilitar muchas más si ésta se presentase nuevamente en abundancia.

La anchoa se pesca con el cerco cercote, que también hemos descrito, pescándose esta especie en mayor cantidad que la de la sardina, obteniendo muy buenos rendimientos por el gran consumo y acaparamiento que de la anchoa hacen los italianos.

Los chicharros y verdeles se pescan con trasmallos, redes de deriva y redes de enmallar, que ya hemos descrito.

Para la langosta existe en esta Dirección una cetárea, situada en Arenilla, á 8 kilómetros al W. de la villa de Castro, disponiendo de un vapor para el más fácil transporte y remolque. Además existe un balandro ó vivero flotante para la exportación de estos crustáceos.

