

Legendarias regatas de traineras: Las primeras décadas en el asentamiento del deporte de Remo de Banco fijo en el Cantábrico (1844-1871)

(Legendary boat races of *traineras*: The first decades in the establishment of the sport of Oar of fixed Bank in the Cantabrian (1844-1871))

Ojeda San Miguel, Ramón
UPV/EHU. Fac. de Letras. Dpto. de H^a de Instituciones Económicas.
P^o de la Universidad, 5. 01006 Vitoria – Gasteiz
ramonantonio.ojeda@ehu.es

BIBLID [1137-439X (2010), 33, XX-XX]

Recep.: 09.11.2009
Acep.: 04.05.2010

En esta comunicación se hace un intento interpretativo del origen del remo de banco fijo en el Cantábrico. Se analizan las causas que provocaron la irrupción de las traineras, y la enorme pasión popular que enseguida despertaron las regatas. Finalmente, se ahonda en el conocimiento de los desafíos más famosos de la época, con especial incidencia en el litoral vasco.

Palabras Clave: Remo. Traineras. Regatas. Historia naval. Historia pesquera. Pescadores. Deporte tradicional.

Lan hau Kantauri itsasoko aulki finkoko arraunaren jatorria interpretatzen saiatzen da. Traineruen etorrera ekarri zuten arrazoiak aztertzen dira, eta estropadek berehala piztu zuten interes handia analizatzen da. Azkenik, garai hartako erronkarik ospetsuenen ezagutzan sakontzen da, euskal kostari arreta berezia eskaintzen zaiola.

Giltza-Hitzak: Arrauna. Traineruak. Estropadak. Ontzi-historia. Arrantza-historia. Arrantzaleak. Ohiko kirolak.

Dans cette communication on tente d'interpréter l'origine de la rame de banc fixe dans le Golfe de Gascogne. On analyse les causes qui provoquèrent l'irruption de l'aviron, et l'énorme passion populaire que les régates réveillèrent immédiatement. Finalement, on prend connaissance des défis les plus connus de l'époque, avec une incidence spéciale sur le littoral basque.

Mots Clés : Rame. Aviron. Régates. Histoire navale. Histoire de pêche. Pêcheurs. Sport traditionnel.

1. DESENCADENANTES

La afición al remo como deporte no se podría entender si no tenemos en cuenta que desde tiempos medievales los pescadores del Cantábrico tuvieron siempre entre las manos estrobos y palazones y que, también desde siempre, las apuestas y desafíos estuvieron reciamente anclados en su memoria histórica. Sin embargo, seis fueron los factores que, surgidos casi a la vez, dieron lugar al nacimiento y consolidación definitiva del espectáculo de las regatas y desafíos en el Cantábrico, tan hondamente fijados en las costumbres festivas y deportivas desde el siglo XIX. En primer lugar, y como otras muchas cuestiones náuticas acabará contaminando a la fachada cantábrica de la Península Ibérica, desde comienzos de aquella centuria, en toda la costa atlántica, el gobierno de Francia organizó muchos concursos de barcos y regatas, con el claro fin de incentivar la incorporación de mejoras técnicas en las embarcaciones de pesca.

Tanto en Francia como en la Monarquía española, entre otras cosas, para controlar el contrabando y tener marinería experta y entrenada, la Armada estimuló la existencia de lanchas y traineras-escampavías muy rápidas, así como la organización de desafíos y regatas entre ellas o con los pescadores de los puertos en que tenían la base. Este es el caso, por ejemplo, de escampavías muy famosas en la época, como la *Donostiarra* y *Luchana* en los años cuarenta, o la castreña *Veloz*, *Guadalupe* o *Vigilante* en las siguientes dos décadas. Abundantes fueron también las regatas entre esquifes de los barcos de guerra.

Por otra parte, el establecimiento, a partir del año 1859, en muchos puertos de estaciones de "salvamento marítimo" se tradujo en la existencia permanente en muchos puertos de tripulaciones que se entrenaban habitualmente, con barcos muy cuidados y rápidos para salir en el momento preciso a prestar algún auxilio. Tampoco podemos olvidar que fue precisamente en el siglo XIX cuando el turismo veraniego, los "baños de mar y olas" y los "Balnearios", se pusieron de moda como en todo el Cantábrico, convirtiendo las regatas de traineras en un espectáculo de masas. Fenómeno, este último, apuntalado por la presencia de los reyes en los meses estivales, y la afición que desde el principio del reinado de Isabel II demostraron a este espectáculo lúdico y deportivo.

Por último, puertos como Pasaia, o Castro Urdiales, desde claramente el siglo XVI habían complementado sus faenas pesqueras con el trabajo profesional del salvamento de barcos en apuros o apunto de naufragar. Para aquellas gentes el remar rápido, en peligro, con grandes mares, y llegar al destino del barco en peligro, era algo consustancial con su vida diaria.

2. LA TRAINERA

Muchas de las primeras regatas de las que nos han quedado fehacientes documentos eran pruebas celebradas en las fiestas patronales de algu-

nos puertos o míticos desafíos entre diferentes cofradías de pescadores. En muchas, todavía sin reglamentaciones consolidadas, los pescadores se presentaban con los barcos y lanchas más comunes de sus respectivos puertos. Pero, no cabe duda, aquellos que llegaban con las rápidas y novedosas traineras tenían todas las de ganar. Por eso es esencial en el análisis de estos primeros pasos del deporte de banco fijo comprender lo mejor posible lo que era, y significaba de cambio, el propio barco: la trainera.

Todavía existen muchas lagunas, abundantes desconocimientos, sobre el origen de esta embarcación. Lógico resulta pensar que con el paso del tiempo nuevas investigaciones arrojarán más luz en la historia de la trainera como barco esencialmente de pesca. Pero, casi estamos seguros, menos de lo que sería de desear, puesto que los barcos, al igual que otros enseres, de los humildes pescadores nunca han dejado demasiados rastros en la documentación escrita. Por hoy sabemos que las traineras se extendieron con bastante rapidez como barcos muy novedosos en las últimas décadas de la primera mitad del siglo XIX en la franja costera que iba desde la muga con Francia hasta el puerto de Castro Urdiales.

Pero, y esta es una pregunta clave, ¿Cuándo y dónde surgieron las traineras? Para dar una respuesta, o por lo menos intentarlo siempre parcialmente, habrá que dirigir la mirada al siglo XVIII y a la costa francesa comprendida entre Burdeos y Hendaya, y muy especialmente a los puertos vecinos vascofranceses. En esta dirección importante resulta señalar que la pesca de sardinas en Iparralde se puede rastrear desde el siglo I antes de Cristo. Sin embargo, los puertos labortanos, muy apoyados por la corona francesa, se especializaron en la caza de ballenas y pesca de bacalao en aguas de Islandia, Terranova y Groenlandia en los siglos XVI y XVII. Hasta tal punto que la pesca de sardina se abandonó casi en su totalidad: únicamente los vecinos pescadores de Hondarribia siguieron interesados en ella, llevando el grueso de sus capturas hasta los mercados de San Juan de Luz y Bayona.

Entre los años 1730 y 1740 la gran pesca de altura de cetáceos y bacalao en mares muy lejanos entró en una crisis casi sin retorno. La guerra de Sucesión de Austria debilitó drásticamente el armamento de naves. Las levas obligadas de marinería dejaron sin tripulaciones a los grandes barcos de pesca. Poco después, hacia el año 1749, en San Juan de Luz empezaron a erigirse numerosas industrias de salazón de sardinas (22 establecimientos trabajaban ya en 1750). Las sardinas, en un principio, siguieron llegando mayoritariamente desde Hondarribia. Y allí precisamente se empezaron a producir importantes cambios en los modos de pesca y en las propias embarcaciones.

El aumento importantísimo de la demanda de sardinas indujo profundos cambios en las cercanías de la frontera con Francia. Había que pescar más, y aprovechando que en Hondarribia y desembocadura del Bidasoa los controles gremiales eran más relajados por ser una zona fronteriza, algunos pescadores comenzaron a faenar con redes de cerco (traíñas o traínas) y a utilizar lanchas sardineras más largas, más ligeras y más rápidas de maniobra hacia el año 1750.

Además, en Iparralde comenzaron a producirse revolucionarios cambios en el sector pesquero: entre los años 1750 y 1760 los intendentes y delegados del Gobierno francés estimularon a las gentes marineras para que se reconvirtieran de bacaladeros y balleneros en pescadores de sardinas. Hasta aproximadamente 1780 hacia estas costas vascofrancesas, y hasta sus cada vez más numerosas plantas de salazón, siguieron llegando grandes cantidades de sardinas desde Hondarribia. Ahora bien, entre 1780 y 1790 los pescadores labortanos ya pescaban masivamente sardinas en sus playas con cercos-traíñas, valiéndose de largas lanchas, fruto de la reutilización de las viejas chalupas balleneras que iban a bordo de los desaparecidos grandes barcos de Terranova, Islandia y Groenlandia, y, también, de la adaptación de las vecinas "pinazas" de Arcachon, verdaderas abuelas de nuestras lanchas traineriles.

Las pinazas, todavía hoy en día, constituyen un auténtico símbolo náutico y marítimo del Bassin de Arcachon. Aunque en el siglo XIX reducidas a esta zona costera, durante muchos siglos fueron embarcaciones muy comunes a lo largo del litoral francés que va desde Bretaña hasta la frontera con España. Ya en el siglo XVIII algunos tratadistas, caso de H. Dhamel du Monceau, pensaban que el origen de este barco pesquero era nítidamente nórdico. En un principio, y de ahí su nombre, se construían de pino, pero con el paso de los años se fueron utilizando acacia y otra maderas nobles en su composición. Exactamente igual que los primitivos barcos vikingos, primero se hacía la quilla y luego el resto del barco.

En opinión del especialista Albert Rodel, la pinaza de Arcachon era una embarcación estrecha, ligera y muy maniobrable a remo y vela. Muy adaptada a la velocidad y rapidez. Aunque había otras más pequeñas, la pinaza más potente, la "gran pinaza", tenía entre 12 y 14 metros de eslora, capaz de pescar en la costa y en mares más abiertos, podía llevar una tripulación entre 8 y 16 hombres. Los marineros de Iparralde y Hondarribia, es muy probable, utilizaron como modelo para fabricar un nuevo barco con el que pescar con cercos, la trainera, a las viejas chalupas balleneras y a las pinzas de Arcachon.

Con mucha rapidez, cercos y traineras se extendieron durante la primera mitad del siglo XIX en el litoral comprendido entre Hendaya y Castro Urdiales. Fueron varios los factores, todos conexonados entre sí, que provocaron la irrupción revolucionaria de estos nuevos barcos y sistemas de pesca. El detonante originario fue el aumento notable de la demanda de pescado, como consecuencia del crecimiento demográfico de los mercados propios y de los interiores de la Monarquía española. Por otra parte, los gremios y cofradías desde la Edad Media, pensando siempre en mirar por el equilibrio del medio marino, se habían opuesto constantemente a la introducción de sistemas masivos y depredadores en las faenas pesqueras. Sin embargo, el encadenamiento de muy diversos cambios políticos, guerras y la propia consolidación gradual de la revolución liberal y burguesa en estos años, mermaron la fuerza y control de las cofradías. Salazoneros y conserveros incitaron a los pescadores más jóvenes y ambiciosos a aprovechar aquella ocasión, incorporando cercos y traineras en sus trabajos.

En estas propagaciones técnicas también jugaron a favor otros elementos. Sobre todo en puntos como Castro, Bermeo, Lekeitio y Ondarroa, las guerras encadenadas de la Convención francesa, Independencia y primera Carlista trajeron consigo la destrucción de buena parte de la antigua flota pesquera. En este sentido, por ahora el primer puerto en el que nos consta, tal como señala en su Diccionario Sebastián Miñano, la existencia de traineras es el de Ondarroa en la década de los años veinte: "*Industria: 1 molino, construcción de chalupas, que en el día existen hasta 40 entre mayores y menores, y aun hay 5 treñeras*"¹.

El aumento de la demanda de pescado y aquella falta de lanchas, al final significó que los astilleros vizcaínos se lanzaran a la construcción masiva de barcos; pero esta vez fabricando cada vez más las nuevas y rápidas traineras. Se produjo, por lo tanto, una rápida reconstrucción de la flota pesquera, pero ahora con barcos nuevos adaptados perfectamente a los también novedosos sistemas de pesca con cercos². Además, la implantación de lanchas para combatir el contrabando estimuló también la aparición de las rápidas traineras.

A partir de 1850, a lo largo de toda la segunda mitad del siglo XIX, el triunfo de las traineras fue ya incuestionable en toda la costa cantábrica, no sólo, como antes, en la franja vasca³. La explicación de nuevo era puramente económica: el ferrocarril abrió definitivamente los mercados interiores, y la demanda de pescado creció aún más que en las primeras décadas del siglo. Las viejas escabecherías y plantas de salazón se convirtieron en modernas

1. MIÑANO, Sebastián. *Diccionario geográfico-estadístico de España y Portugal*. Madrid, 1827; p. 318.

2. Las capturas podían llegar a ser impresionantes. Algo desconocido tiempos atrás:

"Una lancha trainera de Lekeitio ha pescado de una echada o trañada 400 arrobas de anchoa, y no pudiendo con el peso hizo seña a otra, y ambas cargadas hasta los toletes, entraban en el puerto a la media hora. La pesca se efectuó a las doscientas varas del nuevo faro de Santa Catalina, cuya obra está terminada, y solo se espera al maquinista para colocarlo".

En: *La Esperanza*, año decimotercero, n.º. 5386, viernes 2 de mayo de 1862.

3. En la propagación de las traineras jugaron un papel esencial las gentes marineras y los astilleros de Lekeitio y Ondarroa. No hay más que comprobar el comienzo de estas embarcaciones en el puerto de Laredo:

"Escriben de Laredo con fecha 19:

Ayer fue para esta villa un día de luto: una trainera, que con 16 hombres salió el día 17, por la mañana, a la pesca de la sardina, no ha vuelto; se ha teleografiado a los puertos vecinos, y no dan razón; las demás lanchas no la han visto en la playa, y todo eso hace creer que se haya perdido. Esta es la idea general, y que tiene al pueblo en un puro llanto.

Por mi parte puedo decir, que son las seis de la tarde y no se sabe una palabra de ella.

Entre la gente que llevaba había tres vizcaínos, uno de Ondarroa, y los otros dos de Lekeitio, que hace un mes vinieron a dirigir esta clase de embarcación, poco conocidas en este puerto.

La trainera que se ha pedido era de Faustino Nates. Hay en ésta varios marineros de los pueblos citados que están enseñando a los de aquí a pescar con ellas".

En: *La Esperanza*, año vigésimo noveno, n.º. 8669, jueves 27 de febrero de 1873.

industrias conserveras. Otra vez los pescadores respondieron pescando más y más; y por eso utilizaron cada vez más cercos y traineras.

Las especies más demandadas, esencialmente para la pujante industria de las conservas, eran la sardina y la anchoa. Todos peces que en grandes balamos se desplazaban cerca de la costa con grandes niveles de movilidad. La persecución requería de embarcaciones muy rápidas y muy manejables. También los sistemas de pesca, cercos y muy pronto bolinchis, demandaban acciones y maniobras veloces y ágiles. A todas estas necesidades, como "anillo al dedo", respondía perfectamente la trainera. Fina de líneas, con una larga eslora, desproporcionada respecto a la manga, con quilla apenas aparente y provista de bordos bajos, la trainera era un artefacto diseñado para correr bajo el impulso de 12 a 18 remos largos y delgados, y cuya ligereza permitía que fuera fácilmente varada en tierra.

Antes lo hemos apuntado, la trainera surgió como una evolución de las viejas chalupas balleneras y pinazas de Arcachon. Un barco que desde su nacimiento estuvo siempre en proceso de mejora y de adaptación a los sistemas de cerco, capaz de transportar a bordo redes de hasta 70 metros de longitud y 16 de caída, fabricadas con tejidos finos y de poco peso.

Como tantas veces Juan Carlos Arbex ha señalado finamente: el arte de cerco tuvo la virtud de estimular a los carpinteros de ribera en la idea de incrementar más las peculiaridades de la trainera. Así, la estructura general adquirió más arrufo; la quilla prácticamente desapareció, acentuando la curvatura en el tercio de la popa de la eslora; incrementó la forma curva de la proa y las pequeñas velas fueron perdiendo cada vez más protagonismo. Todas mutaciones incorporadas para poder dar alcance a los bancos de anchoa y sardina en el menor tiempo posible y para efectuar una rápida navegación en círculo (ciaboga) alrededor del pescado mientras se largaba el arte.

Con el paso de los años las traineras se fueron estilizando más y más, quedando al finalizar el siglo XIX con aproximadamente 12,5 metros de eslora, 2,10 de manga y 0,9 de puntal. Aunque aún solía utilizar una pequeña vela en la vela, la propulsión fundamental ya era a remo. Mucha velocidad, pero a cambio de perder mucha seguridad. Con las traineras llegaron también los naufragios continuados. Veamos dos ejemplos, pues la prensa de la época, año sí y otro también, está llena de noticias parecidas:

El *Irurac Bat*, de Bilbao, recibido ayer da cuenta del siguiente lamentable suceso:

A las cinco de la tarde de ayer llegó a Portugaleta un pescador de Laredo, el cual era portador de noticias verdaderamente desconsoladoras.

Dicho marinero, en unión de 17 más, salió, como de costumbre, a pescar en una trainera, cuando sorprendidos por el temporal, y viéndose con inminente peligro, se encontraron con un buque de vela abandonado hacia la parte de Plencia, y creyéndose más seguros se acogieron a él.

El buque, no pudiendo resistir la mar tan fuerte como estaba, fue arrojado contra la costa, donde se deshizo, ahogándose 17 de los infelices que se habían acogido a él, y salvándose únicamente el citado mariner, que en la situación que comprenderán nuestros lectores, apenas pudo hacer la triste relación que apuntamos.

Se esperan detalles de tan doloroso suceso⁴.

Con fecha del 2 nos dicen de San Sebastián:

Ayer ocurrió aquí una catástrofe. Una trainera que salió a la pesca de anchoas para la carnada del besugo se perdió con 13 hombres de tripulación, en su mayor parte jóvenes de veinticuatro a treinta años de edad. Tres hermanos y otros dos también hermanos, de otra familia.

Los vapores de pesca del Sr. Mercader, que salieron a auxiliar a los naufragos, no pudieron encontrar más que a uno y era cadáver.

Muchos marineros rutinarios se han empeñado en no llevar los chalecos *salva-vidas*, y habrá necesidad de tomar alguna disposición enérgica para obligarles a llevarlos.

La Sociedad de salvamentos marítimos de Guipúzcoa, que tan buenos servicios humanitarios ha prestado, y las autoridades, tomarán serias medidas para que todos los marineros lleven en adelante los chalecos *salva-vidas*, necesarios para aminorar las víctimas en aquellas costas⁵.

Tremendo resulta comprobar que incluso patrones tan expertos y afamados en las regatas, como Luis Carril, también perdieron la vida en uno de aquellos desgraciadamente habituales naufragios. Dice la prensa en 1892:

Ayer tarde, alas cuatro y tres leguas del puerto de San Sebastián, zozobró, a causa de un fuerte golpe de viento, una trainera, tripulada por 13 marineros.

Todos los tripulantes de la lancha cayeron al mar.

Los infelices lucharon desesperadamente con las olas para librarse de la muerte; pero la mayoría de ellos, no pudiendo resistir la furia de las olas, fueron sepultados en el fondo del mar.

Una lancha trainera que pasó por el sitio donde había ocurrido la catástrofe, recogió cuatro naufragos que se sostuvieron nadando.

Los demás habían desaparecido.

Luis Carril, que es una de las víctimas, era el célebre patrón que ganó las regatas ondarreras.

4. En: *La Iberia*, año XXIX, número 8032, Martes 31 de octubre de 1882.

5. En: *La Iberia*, año XXIX, número 8045, Lunes 4 de diciembre de 1882.

Ojeda, R.: Legendarias regatas de traineras: Las primeras décadas en el asentamiento del deporte ...

También figuran entre las víctimas tres marineros que lucharon en las regatas.

Esta inmensa desgracia ha producido honda consternación entre el vecindario⁶.

3. REGATAS: PRIMEROS ECOS EN LA PRENSA

Intentar estudiar el nacimiento de las primeras regatas de traineras y banco fijo en el Cantábrico resulta siempre una tarea ardua y difícil. No son muy abundantes los textos existentes antes de los años 1870/80. Además, para los historiadores aparece otra dificultad aún mayor: desbrozar entre todas las fabulaciones y leyendas publicadas al respecto. Muchas de ellas repetidas y repetidas tantas veces y en tantos libros y publicaciones de todo tipo que ya han sido admitidas como verdades históricas, cuando lo cierto es que la mayoría son puras invenciones.

En palabras de Aingeru Astui, director del Museo del Pescador de Bermeo, la regata entre dos embarcaciones de Bermeo y Mundaka celebrada en el año 1719, y tantas veces tomada como primera referencia traineril, "ni siquiera puede considerarse leyenda..., porque no tiene ninguna referencia histórica; es un puro despropósito. Se la inventó alguna cuadrilla de marineros, después de la guerra, y se propagó con éxito". Esto es una prueba, más que evidente, de una fabulación, que por más que se desmienta por carecer absolutamente de base documental, se sigue repitiendo constantemente, no sólo en las voces de los corrillos de aficionados al remo, sino en "historias" publicadas recientemente: el 22 de julio, conmemoración de Santa María Magdalena, las autoridades de Bermeo organizan una procesión marítima, con el lanzamiento célebre de una teja, hasta las aguas cercanas de Izaro, para recordar la regata ganada en 1719 por la posesión de la isla.

Una forma de acercarnos con cierta seriedad al tema puede ser la de rastrear las crónicas de los periódicos del siglo XIX. Pues bien, por ahora, no aparecen escritos referenciales hasta bien después de la década de 1830; que casi es lo mismo que decir: las primeras regatas organizadas con alguna seriedad no surgieron hasta no acabar los largos años de la primera Guerra Carlista. Así, hasta el momento, la primera noticia que hemos encontrado está datada en el verano de 1844, a mediados de agosto, cuando se celebró una regata para agasajar la presencia de la Reina Isabel II en San Sebastián:

San Sebastián 12.- Ayer a las doce y media SS.MM. se embarcaron en el muelle, y dieron un paseo en la concha en la elegante carroza en que navegaban estos días; y después de haber examinado por la parte exterior el estado de la red, ocuparon su palco. Hallábanse en el mismo a la inmediación de SS.MM. los señores Presidente del consejo, ministro de Estado, capitán general y demás autoridades. Entonces fue el espectáculo muy curioso. Al grito de ¡Viva la Reina! Tirando los marineros de la red, pusieron a los pies de S.M. una inmensa variedad de pescados bullendo y saltando en confusión...

6. En: *La Iberia*, Jueves 20 de octubre de 1892.

Ídem 13.- Las tres últimas horas de la tarde de ayer presentaron el aspecto más animado y pintoresco: la concha de este puerto, la falda Sur del monte del Castillo, la muralla del Poniente, la isla de Santa Clara y todos los puntos que circundan la bahía, cuajados de espectadores de las carreras de lanchas, que se anunciaba para las seis en punto; la salve de un buque guarda-costa dio la señal de que SS.MM. y A. habían aparecido en el bonito paseo llamado *de los Curas*, al pie del castillo de la Mota, donde se las había dispuesto un templete; al momento mismo de tocar la música la marcha real, resonaron los vivas entusiasmados de la multitud, difundida en un radio de media legua. Las nueve lanchas, de otros tantos puertos de esta provincia, pintadas con el mayor y variado gusto, aguardaban con sus diestras tripulaciones la orden de bogar, para partir disparadas desde la meta fijada por tres botes con otras tantas banderolas, al término señalado para la carrera, y a los seis minutos estaban de vuelta en el mismo punto de partida, habiendo recorrido todo lo que tiene de largo la cancha de oriente a Poniente en la ida y venida. De las tres lanchas que disputaron el primer premio, la de Zumaya fue la vencedora, la de San Sebastián llevó el segundo y el tercero lo ganó la de Guetaria en la segunda y tercera carrera, dadas todas tres por cada tres lanchas; y debiendo exclusivamente aspirar al cuarto las tres vencedoras, obtuvieron este triunfo la de San Sebastián. La función estuvo divertidísima, y las personas Reales quedaron muy satisfechas de haber pasado dos horas insensiblemente en grato entretenimiento⁷.

En otro verano, en 1849, tuvieron lugar en la bahía de Santander diversos actos marítimos para celebrar la fiesta de la "Virgen de Agosto":

REGATAS.- CORRIDAS DE GANSOS.- BAILES.- ROMERÍAS.- El *Despertador Montañés*, periódico de Santander del 19, se expresa en estos términos:

Tenemos entendido que varios jóvenes disponen en obsequio de los muchos forasteros en hay en nuestra ciudad, una regata para el próximo sábado⁸.

La regata, más que probablemente una de las que inspiraron las preciosas narraciones de Pereda en *Sotileza*, fue al final ganada por una tripulación llegada de Guipúzcoa. A buen seguro los vascos llegaron a Santander con rápidas traineras, mientras que los montañeses bogaron con las viejas lanchas sardineiras y besugueras.

FIESTAS EN SANTANDER.- El *Despertador Montañés* del 12 se expresa en estos términos:

En la tarde del domingo último se verificaron las funciones marítimas que teníamos anunciadas, siendo costeadas por 60 jóvenes de esta ciudad, dispuestos siempre a hacer desembolsos en obsequio de los forasteros que nos favorecen, y a procurar por todos los medios hacerles más agradable su permanencia entre nosotros; por eso acordaron esta diversión, que creyeron había de ser para muchos nueva y para todos entretenida. Sabemos que el resultado ha correspondido a sus esperanzas, y que los obsequiados están muy contentos, habiéndoles causado agradable sorpresa el hermoso golpe de vista que presentaba en aquella

7. En: *La Esperanza*, Núm. 265, sábado 16 de agosto de 1844.

8. En: *El Clamor Público*, número 1568, Sábado 4 de agosto de 1849.

tarde nuestra animada bahía.- Las diversiones todas fueron también de su agrado, aunque sentimos no se hiciesen del modo que hubiera sido de desear, por las dificultades que, según nos han dicho, se presentaron a última hora, y de las que queremos enterar a nuestros lectores.

Dispuesto ya todo para el mayor brillo de la función, y conformes los marineros tanto los de la calle Alta, como los de la calle del Mar, en correr con sus respectivas lanchas, parece ser que se negaron a ello a hora muy avanzada del domingo mismo, pretextando que los premios eran pequeños, y siendo la verdadera causa que hubieran querido correr sin competencia, para poder ganar con poco trabajo.

En este estado, y queriendo los encargados de la función acceder a las pretensiones de los marineros, se dispuso que corriesen diferentes botes, que se prestaron a hacerlo con la mejor voluntad, como en efecto lo hubieran verificado, si en el momento de la partida no se hubiesen presentado dos lanchas con 18 remos, tripuladas una con gente de la calle del Mar y la otra con guipuzcoanos en su mayor parte, por lo que se dispuso que fuesen ellas las que corriesen, retirándose la mayor parte de los botes.

Todos estos contratiempos retrasaron la hora señalada para la regata. A las cinco salieron por fin las dos mencionadas lanchas, habiendo logrado ventaja sobre su contraria y alcanzado el premio la tripulada por guipuzcoanos⁹.

*Ondarratur oriek dute plana
egin bear dutele egun lana,
amurratzen jarri da Lekeitio
aurtaren urrikikari den oien contra dana.*

El poema recogido por Resurrección María de Azkue en su célebre "Cancionero popular vasco", cuya primera estrofa hemos podido leer, señala la celebración de otra legendaria regata entre remeros de Ondarroa y Lekeitio a comienzos de la década de 1850. Desafío publicado a comienzos de 1852 por "El Clamor Público", con detalles riquísimos para la historia del remo hasta ahora desconocidos:

REGATA FAMOSA

En agosto último un joven capitán mercante, de la matrícula de Lekeitio (provincia de Vizcaya), mandó construir en el vecino puerto de Ondarroa una lancha toda de pino con el fin de que haciéndola con este material de menor peso, fuera más veloz en la pesca de la sardina y anchoa, para cuyo objeto la pensaba exclusivamente destinar. En tan buena relación resultaron las dimensiones de quilla, eslora, etc., que, previo ensayo a remo con las más ligeras del puerto de Lekeitio (a las que aunque fue corta la carrera aventajó notablemente), no titubeó su dueño, en cuanto la carenaron, en bautizarla con el nombre de "Ariñena" (la más veloz). Como existe de tiempo inmemorial la continua lucha entre los puertos pescadores de la costa de Cantabria, por querer ser cada uno de ellos el primero en asuntos de esta naturaleza, oféndese el amor propio de los ondarroanos al oír que se jactaba un lequeitano de ser dueño de la lancha más ligera, que sostendría

9. En: *El Clamor Público*, número 1579, Viernes 17 de agosto de 1849.

la justicia de su nombre con cualquiera otra de la costa, y construyen otra con las cualidades o requisitos que según los más inteligentes debía llenar para el objeto; apellidándola, concluida que fue, con el título de más veloz que la que por más se tenía, o sea que la "Ariñena". El resultado de estos piques, como puede presumirse, fue verificar una apuesta de 15.000 rs., que ganaría la que en un tiempo dado llegase antes al punto donde entrabas se dirigiesen.

El día 24 de diciembre, aunque el Océano agitaba fuertemente sus embrecidas olas, los intrépidos cántabros embárcanse en sus respectivas lanchas, tripulándolas con número igual de valientes y esforzados marineros de ambos puertos, y emparejadas en el cabo de Santa Catalina, parten a la vez furiosamente impelidas tan solo por el uniforme y vigoroso empuje que les comunicáran los robustos brazos de los diestros remeros, ansiosos de alcanzar, no el mezquino premio de la apuesta, sino el renombre y la gloria que cree cada uno merece con justicia el puerto a que pertenece. Largo trecho surcan sin ventaja notable, lo cual origina nuevas apuestas entre la multitud de espectadores que puebla la parte de costa paralela al camino que recorren, hasta que uno tras otro tres marineros de la lancha de Ondarroa, abandonando sus remos caen rendidos de fatiga y exánimes entre los pies de sus compañeros. Esta pérdida de fuerza parece que recordándoles la inferioridad de su número, en vez de desmayar su ánimo, da nuevos bríos a sus nervudos brazos, y la desventaja en que se colocáran en el primer momento, la recuperan en el siguiente, logrando caminar de nuevo a la par con su antagonista, que al poco rato pierde también otro marinero por igual motivo, cuando próxima se hallaba al puerto tan deseado de Guetaria.

En este momento decisivo el patrón de la "Ariñena" con un discurso que habla al alma del marinero cántabro y en el idioma vascongado, arenga a su tripulación para conseguir de sus fatigados y ya ensangrentados miembros, el último esfuerzo, que para siempre debe dar o quitar la gloria de la victoria a su querido pueblo, y secundando con la obra sus palabras, abandona su puesto, ase el remo vacante y logra llegar al término convenido de la carrera, momentos antes que su competidora.

Las apuestas de este género bastante frecuentes en la parte de la costa cántabrica comprendida entre el cabo Iguer y Machichaco, creemos, que si bien son útiles para estimular y esforzar al marinero en su penosa y dura carrera, deberían verificarse en distancias mucho más cortas que las de 4 leguas que ha medido la presente para no tener que lamentar la pérdida de los mejores hombres de la industria pesquera¹⁰.

Ofendidos quedaron las gentes de Ondarroa con este relato. Hasta el punto de publicar, a modo de réplica, otra relación de los hechos, en la que se prueba la pasión popular que despertaban aquellos legendarios desafíos:

Comunicado. Señores Redactores de la Esperanza.

A los del *Clamor Público* decimos con esta fecha lo siguiente:

Muy señores nuestros: Tan luego como en su apreciable periódico de 7 del último mes vimos la relación que hacían con el epígrafe de Regata Famosa, nos

10. En: *El Clamor Público*, nº. 2303, miércoles 7 de enero de 1852.

habíamos propuesto deshacer inmediatamente las muchas inexactitudes y de grandísimo bulto que contiene; pero tuvimos por entonces que ahogar estos deseos por dos consideraciones: primera, porque nos parecía que por su propia delicadeza debían el dueño, o los interesados de la lancha de Lequeitio, recurrir apresuradamente a esa redacción a desmentir las falsedades que el embozado noticiero había comunicado a Vds. toda que atribuyen a la lancha de Lequeitio una victoria que no pudo conseguir; pues que no podemos presumir que el incógnito comunicante haya sido de Lequeitio, y que para hacer creer que no había salido de allí la noticia, se pusiesen tamañas falsedades; y segunda, porque precisamente en aquellos días, y aun posteriores andaban en tratos las dos comisiones de esta villa y de la de Lequeitio para juzgarse otra estrepada; tratos que han tenido un fin tan honroso en este punto para la de esta villa respecto de su antagonista, como después se dirá. Mas ya que estamos fuera de ambas consideraciones, es llegado el caso de que sepan la verdad de los hechos según fueron en sí todos los que hayan formado un concepto equivocado en vista de la relación a que se contesta, y que la sepan minuciosamente por más que nos tengan por impertinentes, y nos tachen de que repetimos tal vez algunas cosas.

En primer lugar la lancha del ex capitán mercante de la matrícula de Lequeitio no fue construida en este puerto, como Vds. aseguran, sino en la inmediata de Motrico, y prescindiendo de sus buenas o malas relaciones en las dimensiones de quilla, eslora, etc., antes que se construyese esta que se acaba de decir, tenían proyectado los de esta villa construir otra y otras, como continuamente sucede. El ex capitán de Lequeitio, más orgulloso aun que joven, y que por casos idénticos a este ocurridos a él o alguno de su familia anteriormente tenía lección bastante para haber sido más cauto y prudente, en esta misma villa tuvo la osadía por el mes de agosto de provocar a esta clase de lid o regata, diciendo, que si los de Ondarroa quisiesen jugar contra su lancha, podría a su favor doble contra sencillo, y otras expresiones que no son del caso presente; provocación e insulto que no está autorizado a hacer por ninguna razón el más fuerte, aun suponiendo que lo fuese, contra otro más débil, no dándole éste motivo para ello, como aquí no se le dieron. Resentidos justamente los de esta villa por considerarse vulnerados en lo más delicado de su honor, si así puede decirse, pues que aunque los de aquí, no siendo tan petulantes como otros, se guardarán muy bien de decir que ellos son los mejores remeros de la costa y aun del mundo, pero que a su vez tampoco se reconocen por inferiores a otros: Luego que estuvieron prontas ambas lanchas, se le mando a decir si sería capaz de sostener las palabras provocativas que aquí había vertido. Con este motivo empezaron las comunicaciones de una y otra parte, hasta que convinieron en que se verificase la tal regata; para lo que otorgaron también un papel de condiciones suscrito en la inmediata anteiglesia de Mendeja por los dueños de ambas lanchas y varios testigos que concurrieron; pero es muy de advertir que la provocación proferida por el ex capitán de Lequeitio, de que pondría doble contra sencillo, se la tragó como píldora dorada, no se atrevió a jugar más que poniendo iguales cantidades de una y otra parte. Una de las cláusulas principales que tenía este papel, pedida por el ex capitán, y concedida por los de aquí, era la de que cada cual pudiera hacer a su lancha las reformas que gustase; en fuerza de la cual, la rebajó el puntal, quitó las tostas y puso otras más ligeras y más bajas arreglándolas a su conveniencia; le quitó los curvatos, la dejó sin fierro alguno, la adelgazó, y en una palabra, hizo en ella todo lo que su imaginación le sugiriera y lecciones que le diesen los muchos inteligentes de aquella villa, y a su vez a la de aquí ni aun se tocó en su casco, y salió a la estrepada según se votó al agua del astillero, adelgazando únicamente los paneles por quitar parte de su peso. Segunda inexactitud de gran bulto. No fue el día 24 de diciembre en el que se jugó la regata,

sino el día 23, que fue el día señalado para ello, siempre que la mar lo permitiese; cuya circunstancia habían de declarar tres inteligentes, a saber, uno de Lequeitio, otro de aquí, y otro de la inmediata villa de Motrico; y sin embargo, de que la mar estaba bastante picada, como el ex capitán de Lequeitio había manifestado deseos que quería que estuviese algo borrascosa el día que se hubiese de jugar, declararon los inteligentes de Motrico y de aquí, que bien se pudiera hacer aquel día la estrepada; cuya declaración se le mandó a decir con propio al ex capitán de Lequeitio aquella mañana en madrugada, para que hiciese presentar a su lancha al cabo de Santa Catalina, punto designado de partida, y para las diez de su misma mañana, que era la hora señalada en el mismo papel de convenio para empezar a correr las lanchas. Antes de pasar adelante en la relación de los hechos, debe consignarse aquí uno muy singular, que tanto enaltece la nobleza y orgullo de los de esta, comparado con la bastardía y modo de proceder que tuvieron los de Lequeitio. Por no faltar bajo su empeñada palabra a estar en el punto de partida para la hora señalada, salieron los marineros de esta villa precipitadamente, por que no se quedasen en seco por falta de marea, con el mezquino desayuno que hubiesen tomado a las siete de la mañana, y sin más alimento ni provisiones se presentaron en el cabo de Santa Catalina, del puerto de Lequeitio, distante dos leguas de aquí, antes de las nueve y media de la mañana del mismo día 23; y obsérvese bien la conducta y nobleza de unos y otros, que los de Ondarroa, después de andar la distancia y en la disposición que se ha dicho, estuvieron allí para las nueve y media, y los de Lequeitio, a pesar de ser su puerto, no salieron al lado de su competidora hasta las doce dadas de medio día; faltando a lo pactado solemnemente y con el designio sin duda de ver si podían conseguir, lo que de otra manera no, en fuerza de dejarlos allí exánimes de debilidad y de frío, que no hacía poco, máxime para los que como aquellos se hallaban sin más ropa que un pantalón delgado y camisa cada uno. A pesar de todo, los de Ondarroa que podían haber echado a andar a la hora señalada y cogerse el dinero en Guetaria, tuvieron la gran paciencia y nobleza de esperar a los lequeitianos que iban después de comer y beber bien, y además provistos de todo lo necesario. A las doce y media en punto, pues, y a pesar de todas las desventajas para la lancha de Ondarroa, que acaban de decirse, principió la corrida de las lanchas: y vaya otra tercera inexactitud. No surcaron largo trecho sin ventaja conocida, como se dice en la relación a que se contesta; sino que antes de un minuto se adelantó la de Ondarroa a la de Lequeitio; razón por la que quedaron los lequeitianos enmudecidos y consentidos en haber perdido la apuesta, en términos de que ni aquellos, ni los que de entre la multitud coronaban los montes y que habían manifestado simpatías por aquellos, no querían ya apostar ni aún poniéndoles doble contra sencillo; y cuya ventaja fue progresivamente en aumento en toda la distancia, como lo observaron la grande muchedumbre de espectadores de toda esta costa hasta el Abra de Zumaya, unto que dista media legua al de la llegada en Guetaria, en cuyo paraje por la gran repompa que había no se podían valer los de Ondarroa tan bien como los lequeitianos por las reformas que a aquella se le habían hecho, y merced a esto empezó a acercarse aquella a la de aquí, y no por haber caído (cuarta inexactitud) desfallecidos tres marineros uno tras otro abandonando sus remos rendidos de fatigas y exánimes entre los pies de sus compañeros., lo cual aun cuando así hubiese sucedido, nada hubiera tenido de extraño con unos hombres que iban sin alimento, con aquella clase de fatiga, y en una distancia, no de cuatro leguas como su comunicante asegura, sino de seis próximamente. Tan solo uno de los marineros de los de de Ondarroa fue el que tuvo que dejar su remo que fue sustituido por el patrón; ero ni aun aquel le abandonó por rendido ni exánime, son porque siendo como es, un hombre de mucha elevación y por consiguiente de brazos largos, tropezaba su remo con el de su compañero, impidiéndose uno a otro remar, y siendo por lo mismo en aquel punto más perjudi-

cial que provechoso. Sin embargo de todas estas ventajas por parte de la lancha de Lequeitio, siempre seguía la de aquí por delante, y al llegar al punto de San Antón de Guetaria, como la mar estaba picada, según se ha dicho antes, el patrón de la de Ondarroa, que entonces era el marinero que tuvo que abandonar su remo, dirigió su lancha por la franquía, separándose del rompiente por evitar un naufragio; en cuya vista el de Lequeitio, por acortar la distancia y ganar la desventaja que llevaba, se dirigió al rompiente; observado lo cual le imitó el de aquí, llevando siempre la delantera a pesar del rodeo que había dado. Vuelto ya el monte de San Antón en la misma disposición, o lo que es lo mismo, yendo por delante la lancha de Ondarroa, tres azares, que tanto como perjudicaron a ésta, favorecieron a la de Lequeitio, fueron la causa de que ésta se acercase a aquella impelida con la lanzada de la primera ola a la inmediación, y con la segunda a su contacto; y como los de Lequeitio viesan que del mismo favor de la ola iba a participar la de Ondarroa, la agarraron para detenerla; en cuyo caso principió entre los tripulantes de ambas lanchas una lucha a brazo para hacerles soltar a los de Lequeitio la lancha que tenían asida, como en efecto se les hizo dejar. Finalmente, muy próximos al punto destinado de llegada del muelle de Guetaria caminaban ambas lanchas yendo delante y como siempre por la parte de tierra la de Ondarroa, cuando la tercera ola la echó encima a la de Lequeitio, poniéndola al costado de la de Ondarroa, y media lanchada corta tras de ella, y agarradas nuevamente en este punto, y remando tan solo cinco hombres de los de proa de la de Ondarroa, entraron en el muelle llevando a remolque la de Lequeitio a vista de todo el público de Guetaria. Así fue como llegó delante de la de Ondarroa, saltó también uno de los tripulantes de ella a la escalera del muelle, a mas de otro marinero que, cuando el último choque, saltando en la peña, se presentó en el muelle a pedir la bolsa; y he aquí la más garrafal y quinta inexactitud que es el *utrum* de la dificultad. Estos son los hechos, y aun cuando a la llegada de Guetaria se acercó como se ha visto la lancha de Lequeitio a la de aquí, no es debido a la habilidad de aquella, sino a los azares y contingencias de las olas. Si en virtud de estas verdades incontestables es fuerza confesar que la de Ondarroa ganó indisputablemente la apuesta, es otra verdad también que el señor alcalde de Guetaria habiendo presenciado la lucha que había ocurrido entre ambas tripulaciones, tuvo por prudente aconsejarles que cada uno cogiese su dinero y se volvieran a sus pueblos por causas que todos sabemos, y los de Ondarroa, sin embargo de que estaban penetrados de la justicia que les asistía, aconsejados además por sujetos amantes de la paz, convinieron en el consejo que habían recibido, por evitar los disgustos y dispendios que acarrearán *illis* de esta naturaleza, en que se hubiera consumido tal vez con aumento el dinero apostado, por más que tuvieran la seguridad de su buen éxito. Este es el triunfo que el incógnito comunicante ha querido atribuir a la lancha del joven ex capitán de la matrícula de Lequeitio.

Ustedes dirán, señores redactores, y todo el mundo, de parte de quién está el triunfo hasta ahora, y vamos siguiendo con la relación de hechos posteriores para que cada cual quede en el lugar que le corresponde. Sea por cuentos que en Lequeitio se han referido, o porque algunas gentes de allí, por malos informes que recibiesen, se persuadieron de que la estrepada había sido ganada por su lancha, y a su vez con más fundamento los de aquí estaban en esa inteligencia clamando con razón que se les había privado del dinero que ellos habían ganado; de cuya diversidad tan encontrada de convicciones, resultaban choques y altercados entre las gentes de allí y acá cada vez que se reunían; y para evitar semejantes cuestiones, no faltó persona a quien ocurriese que se jugase otra estrepada, y se concluyesen las diferencias que había entre ambas partes. Efectivamente, se puso en planta este pensamiento, y previas comunicaciones que mediaron de una a otra comisión, se reunieron ambas en un punto intermedio de estas villas; pero ni los

comisionados de Lequeitio querían convenir de manera alguna en las propuestas hechas por los de esta villa, ni la de aquí quiso conformarse con las que presentó la de Lequeitio, separándose una de otra sin haber adelantado nada sobre el particular. Surgieron nuevamente comunicaciones de parte a parte hasta la última mandada de aquí en que se les estrechaba para que lacónicamente contestasen, y viendo que no respondían a esta, al cabo de tres semanas que habían transcurrido, pasaron a la villa de Lequeitio dos individuos de la de aquí a personarse con el que, en nombre de los de Lequeitio, corría y mantenía la correspondencia, a quien los dos comisionados le hicieron presente que ya que ellos no habían querido aceptar ninguna de las propuestas hechas por la de aquí, que desde luego se les admitía una de las que había hecho la de allá.

En honor del de la de Lequeitio, que corrió con la correspondencia, D. Domingo de Ajubieta, debemos manifestar que se condujo con la franqueza y caballerosidad que en tales casos se debe, declarando francamente a presencia de muchos circunstantes, y entre ellos el joven ex capitán, que estaba avergonzado de presentarse delante de ellos y de gentes de Ondarroa, porque después de haberle comprometido para toda la correspondencia, le habían privado de responder a la última comunicación de aquí; por lo que había estado con intención de pasar a esta villa a dar una pública satisfacción a los de ella, y que últimamente no querían jugar ni aun la propuesta hecha por ellos y admitida por los de aquí. Este es el fin honroso que citamos en nuestra segunda consideración del principio de esta comunicación, tan apreciable para los de esta villa como si se hubiese jugado y salido victorioso.

No copiamos la correspondencia que ha mediado y obra en nuestro poder, porque se va haciendo demasiado larga esta comunicación; pero se conservará para cualquiera tiempo que hubiese necesidad de publicarla.

Sírvanse ustedes, señores redactores, de dar cabida a esta comunicación en uno de sus inmediatos números, en cumplimiento de la ley, con lo que se ofrecen con toda consideración sus atentos seguros servidores Q. B. S. M. – A nombre de la comisión, Domingo de Lemer.- Francisco de Idueta.

Ondarroa y 12 de febrero de 1852¹¹.

Se inauguran así unos años en que el número de regatas y desafíos crecerá con bastante notoriedad. En 1852 ya se celebraban de nuevo pruebas de remo perfectamente organizadas en San Sebastián:

FIESTAS EN SAN SEBASTIÁN.- En esta ciudad se preparan para las fiestas de la Virgen, tan animadas y bulliciosas siempre en esta ciudad. Las corridas de toros... El 15 a las doce del día, habrá regatas de lanchas en la bahía¹².

Las fiestas de San Sebastián van adquiriendo una celebridad tal, que todos los años se ve aumentarse la extraordinaria afluencia de forasteros, en particular extranjeros, que llenan las calles de aquella población, dándole una animación y alegría que sorprenden.

11. En: *La Esperanza*, nº. 2273, martes 9 de marzo de 1852, y *El Clamor Público*, Periódico del Partido Liberal, nº. 2339, martes 9 de marzo de 1852.

12. En: *El Clamor Público*, número 2476, Domingo 15 de agosto de 1852.

Ojeda, R.: Legendarias regatas de traineras: Las primeras décadas en el asentamiento del deporte ...

Las funciones dieron principio, puede decirse, el sábado 14 por la noche... El domingo dio principio la función con la regata de lanchas en la bahía¹³.

Documentada suficientemente está también la regata ganada en las fiestas de Donibane por una trainera de San Pedro frente a otras dos de San Juan en el año 1854. Con la presencia de cientos de veraneantes, en el verano de 1855, como indica el corresponsal de *La Esperanza*, se organizó otra prueba en el puerto vascofrancés de Bayona:

Sírvale a V. de consuelo que el domingo último (2 de setiembre) hubo una famosa regata en esta ría, para la cual vinieron barcas hasta de París, y ganó el premio una pobre barca de la costa Cantábrica.

Nuestro honor fue reivindicado por un pobre pescador.

Los infelices tienen verdadero espíritu nacional¹⁴.

En San Sebastián, ante la atenta mirada del emperador francés Napoleón III en visita oficial, tuvo lugar otra célebre regata, muy probablemente recogida en la litografía impresa de Fidel Múgica, en 1858:

En las regatas que han tenido lugar en presencia de los Emperadores franceses, acaban de conseguir un nuevo triunfo los marineros vascongados. Han sido los contrincantes, una lancha con 16 marineros franceses y otra con igual número de la matrícula de Lequeitio. Habiendo tocado en suerte a los franceses la mejor lancha para la carrera, los vizcaínos, por un arranque tan natural en aquel país, le cedieron otra ventaja considerable, cual es la de dos remos, presentándose a la lucha 14 tripulantes contra 16 que eran los contrarios; la victoria se declaró por los vizcaínos sin embargo, habiendo sido objeto con este motivo nuestros paisanos de una ovación completa. Tal entusiasmo han causado estas regatas, que parece tiene el Emperador la idea de citar a un concurso general a todos los puntos marineros para unas grandes regatas con premios considerables, cuyas circunstancias y condiciones se anunciarán con la anticipación necesaria¹⁵.

A comienzos de los años sesenta la afición al remo recibirá en todo nuestro litoral un nuevo impulso. E incluso, como en el caso detectado de las fiestas de Bilbao en 1861, surgieron pruebas con embarcaciones de seis remeros:

Fiestas en Bilbao. Escriben de la poética capital de Vizcaya:

El día 3 de setiembre estaba designado para los principales festejos.

A las doce del día, era la hora marcada para las regatas. A competir en la justa de seis remos, se presentaron dos embarcaciones; una de don Alejandro Rodríguez, de Deusto, esquiife elegante, airoso y ligero, vencedor en varias estropadas, y que es un bote sin par en nuestra ría: lo montaba una magnífica tripulación, gente

13. En: *El Áncora*, 20 de agosto de 1852. Barcelona.

14. En: *La Esperanza*, Año undécimo, n.º. 3341, Lunes 10 de setiembre de 1855.

15. En: *La Esperanza*, Año decimocuarto, n.º. 4268, 16 de setiembre de 1858.

moza, de brío y de habilidad; este bote que salió a la señal puesta en el puente de Isabel II a las doce y treinta y siete minutos, cincuenta segundos, cuatro minutos antes que su competidor; bote elegante, pero no de tan buenas condiciones, que llevaba bogadores inmejorables, que lucharon con brío y con destreza, aunque sin fruto quizá por la diferencia de embarcación.

Un gentío inmenso agolpado en el puente, a lo largo del Arenal del Campo de Volantín, por Deusto hasta Luchana, que presenciaba con vivo interés la lucha, y en medio de un mar de polvo, veíamos venir caballos, coches de todas clases, peatones, confundidos en presuroso tropel, para seguir las interesantes peripecias de la lid.

Cuatro botes se presentaron en demanda del premio de los 400 reales, señalado para las embarcaciones de cuatro remos. Partieron de la señal en este orden:

1º D. Pedro Bilbao (salió) 12 hs. 10', (llegó) 12 hs., 17', 32".

2º D. Felipe Arteché (salió) 12 hs. 12", (llegó) 12 hs., 51', 2".

3º Sr. Cónsul inglés (salió) 12 hs. 14', (llegó) 12 hs., 51', 3".

4º D. Remigio Ugalde (salió) 12 hs 16', (llegó) 12 hs., 51, 30".

El bote inglés, bellísimo esquife, de una construcción perfectísima hecho *ad hoc* para lides de este género, armado de flexibles y ligeros remos, ganó el regateo solo por 20 segundos, que aventajó al bote de don Pedro Bilbao. Tripulaban personalmente el bote vencedor el simpático cónsul de la Gran-Bretaña don Enrique Vignobles y otros caballeros distinguidísimos de nación inglesa. Comportáronse como buenos bogadores en la lid, y como generosos en el vencimiento, cediendo al inmediato bote el premio pecuniario, que solo por una diferencia insignificante, y gracias a ventajas que todo el mundo reconocía, alcanzaron. Esto no obstante, todos admiraron, sin prevención de raza ni de nacionalidad, la destreza, la agilidad, la soltura con que bogaban los elegantes remadores ingleses.

El regateo a la singla lo ganó el bote del señor Rodríguez, gobernado vigorosamente a un remo por el fuerte y honrado gabarrero que había venido al timón en la primera justa¹⁶.

Sin ninguna duda, como luego veremos, y en consonancia con el dinamismo de su sector pesquero y actividad frenética de los carpinteros de ribera, en estos años sesenta los remeros más célebres en todo el Cantábrico fueron los pescadores de Castro Urdiales, Lekeitio y Ondarroa. Todavía hoy se conserva en la cofradía y gremio de pescadores de Ondarroa una bandera ganada en San Sebastián el de agosto de 1865, y otra más obtenida en Bilbao el 31 de agosto del mismo año.

— ¡Vaya si lo conozco! Los marineros de Castro son los que ganan todas las regatas que por estas costas tienen lugar. Son unos remeros terribles...

(Ernesto García Ladevese, 1873).

16. En: *La Iberia*, año VIII, número 2190, Viernes 13 de setiembre de 1861.

Mucha trascendencia, sobre todo porque marcó una impronta imborrable en la memoria popular y colectiva de los castreños, tuvo la regata celebrada en Santander en 1861. Probablemente, más que por la propia derrota en la regata, por la fama y popularidad que alcanzaron los remeros de Castro Urdiales en todo el Cantábrico, los contrincantes, avivados por las polémicas crónicas del periódico bilbaíno *Irurac Bat*, negaron la victoria castreña y lanzaron un nuevo desafío y revancha. Los legendarios marineros y remeros castreños, no aceptaron el desafío sin más. En medio de un acalorado ambiente, muy propio del mundo del remo, exigieron que para aceptar el reto, los vizcaínos debían previamente admitir la derrota sufrida en aguas santanderinas. Elaboraron un preciso comunicado, toda una prueba de la fuerte personalidad y orgullo marinero del Pueblo castreño, publicado en la prensa a comienzos del mes de septiembre de 1861 (*La Iberia*, Diario Liberal, Año VIII, número 2181, Martes 8 de septiembre de 1861. *La Esperanza*, Periódico Monárquico, Año decimosexto, número 5190, viernes 13 de septiembre de 1861), y dirigido a las tripulaciones de Lekeitio, Bermeo y Ondarroa:

¿Se halla justificado el triple reto que nos dirigen los gremios de mar de Lekeitio, Bermeo y Ondarroa? No; porque no ha habido la menor agresión de nuestra parte, y en este terreno pudiéramos excusarnos de admitir el desafío, dejando a salvo nuestro honor. Sin embargo, como la provocación ha sido tan pública y solmene; como el injustificable empeño de Vds. en negarnos la gloria de un triunfo legítimo, ha dado a la polémica proporciones tan colosales que afectan ya a la honra remera de varios puertos, de dos provincias enteras, nosotros hijos y representantes del noble cabildo de San Andrés de mareantes y pescadores de este puerto, admiradores de las glorias que nos legaron nuestros ilustres abuelos, los bravos conquistadores de la poética Sevilla; nosotros, que poseemos con orgullo, vivos aún restos venerados de nuestra gloriosa derrota de Trafalgar; nosotros, que teñimos con nuestra sangre las claras aguas del pintoresco Nervión y que perdimos en él nuestras naves y nuestros hombres, habiendo acudido solícitos al socorro de los héroes de la invicta en la lucha fratricida, que solo recordamos para congratularnos de que en días tan infaustos hayan sucedido otros de venturoso progreso y de lides de noble emulación; nosotros, que evocamos con entusiasmo estos gloriosos hechos de armas, que timbran nuestro nobilísimo escudo, estamos dispuestos a romper de nuevo una lanza o remo con otros de nuestros hermanos vizcaínos en la nueva lid a que se nos provoca, aun cuando tenemos nuestra más lozana y briosa juventud, en número de cien hombres, al servicio de la armada nacional.

Sí, nosotros izamos nuestro glorioso pabellón aspado y RECOGEMOS LOS TRES GUANTES QUE HAN SIDO ARROJADOS con una sola condición que no pueden negarnos la nobleza y la buena fe de los hijos de la hidalga tierra, a la que estamos unidos con los más caros vínculos. Muéstranse ustedes, señor director y caballeros representantes de los gremios de Bermeo, Lekeitio y Ondarroa, más razonables, más justos. Menos vizcaínos. Empiecen Vds. por confesar, lo que nunca han debido negar, y se consumará el reto, la victoria de Castro.

Hé aquí nuestra condición. ¿Se niegan Vds. a aceptarla, como injusta, teniendo la conciencia de su negativa? Pues bien; que el reto de la fuerza sustituya el de la inteligencia. Nombremos un jurado competente con el objeto de que se sirva resolver si esta ó no Vds. en el deber de hacer la declaración que exigimos en vista del debate sostenido. Si el veredicto es afirmativo, entregará Vd., señor direc-

tor (*Irurac Bat*), diez mil reales, como limosna que se distribuirá por mitad entre los hospitales de nuestras dos villas. Si el veredicto es negativo, aceptamos igual compromiso.

Así veremos (número 176 del *Irurac-Bat*) de parte de quien ha estado la ligereza y quién merece el correctivo. Y cualquiera que sea el fallo del jurado, TENDRÁ EFECTO LA REGATA, *en buena ley*, si bien nosotros mirando la cuestión puramente como de honra, no la metalizaremos atravesando cantidades por miles de duros, que desgraciadamente no tenemos. Pero si después de tan empeñado debate nos niegan Vds. la retracción exigida y no aceptan el arbitraje propuesto, no dirá ciertamente el público sensato, sea montañés o vizcaíno, nacional o extranjero, que se ha dado por nuestra parte el "sálvese quien pueda", ni pondrá en duda nuestro derecho a cantar, ora refiriéndonos al regio regateo, ora a la polémica sostenida sobre el mismo:

Ya los contrarios
Se confiesan vencidos!
Gloria por Castro.
(Coro).
Gloria, sí! Gloria!
Que puede Castro cantar victoria

Tanta celebridad llegaron a tomar los remeros, y tanta afición a las regatas entre los vecindarios, que incluso en el año 1869 hubo quien pensó en desafiar a las mejores tripulaciones británicas:

En el *Irurac-Bat* de Bilbao leemos los siguiente:

RETO A INGLATERRA

La regata internacional que se verificó hace pocos días en el Támesis, de que, tanto se ha ocupado la prensa, y en la que como saben los lectores, pues les hemos dado una revista de ella, alcanzaron el premio los ingleses, ha conmovido grandemente a los marinos y aficionados a lides náuticas de nuestra costa.

El club de regatas de Bilbao, deseando probar na vez más lo que valen los bogadores vascongados, que de antiguo gozan de fama, ha retado a los ingleses vencedores en la ría de Londres.

El cónsul de la Gran Bretaña en esta villa, Mr. Horace Young, ha sido el encargado de transmitir a los marinos compatriotas suyos las proposiciones de una regata a veinte remos, que deberá tener lugar en esta costa, y cuyo premio consistirá en 1.000 libras esterlinas.

No es dudar que los hijos de la orgullosa Albión, más hoy con el triunfo adquirido sobre los norte-americanos, y celosos de conservar el bien adquirido renombre de que gozan, aceptarán el amistoso reto que les dirigen los esforzados marineros vascongados.

Conociendo como conocemos bien las especiales cualidades de nuestros marinos cántabros, esperamos que si el reto se lleva a efecto sabrán dejar bien puesto su pabellón.

Ánimo, pues¹⁷.

A partir de 1871, muy consolidado con el nacimiento de las regatas de La Concha desde 1879, la primacía del remo mudó hacia tierras guipuzcoanas. El 22 de septiembre de 1871 tuvo lugar un legendario desafío, de más de nueve millas entre Hondarribia y San Sebastián, entre dos tripulaciones, una del primero de los puertos citados y otra de Pasaia. Prueba de que como un reguero de pólvora se extendió la afición frenética al remo por toda la costa de Guipúzcoa. E incluso continuó por otras zonas vascas cercanas:

Los remeros de Pasajes de San Pedro ganaron el primer premio en las regatas fraco-españolas de Bayona, y el segundo los de Pasajes de San Juan. De las lanchas registradas para disputarse aquel honor, sólo acudió a la lucha una francesa, la cual quedó por cierto a gran distancia. Parecía que bogaban los nuestros con remos de vapor, o que volaban las lanchas a flor de agua: los doce remos de cada bote solo producían al caer un solo golpe y apenas herían el agua suavemente. Sólo el pensamiento hubiera podido disputarles los premios aquel día.

¡Bravo por los remeros de Pasajes!¹⁸.

17. En: *La Iberia*, año XVII, número 3972, Viernes 17 de setiembre de 1869.

18. En: *La Ilustración Española y Americana*, 8 de setiembre de 1878.