

Historia del Remo Castreño

(Castro Urdiales, 1854-2002)

HISTORIA OFICIAL DE LA SDR CASTRO URDIALES



1879  2004
125 ANIVERSARIO
S.D.R. CASTRO-URDIALES





Junto a Pedro María Bravo –“Peter”–, autor del libro (segundo por la derecha), aparecen de izquierda a derecha, Ramón Ojeda, Rodrigo Cerro y Santiago Gutiérrez (“Mauri”), colaboradores del mismo.

HISTORIA DEL REMO CASTREÑO (CASTRO URDIALES, 1854-2002)

© Pedro María Bravo Tellechea

Edición: SDR Castro

Producción: MZ Comunicación

Preimpresión: Génesis Composición

Impresión: J. Martínez

ISBN: 84-609-1381-3

Dep. legal: SA-654-2004

Presentación

RAMÓN OJEDA SAN MIGUEL

PROFESOR DE HISTORIA DE LA UNIVERSIDAD DEL PAÍS VASCO

Mayoritariamente, desde el siglo XII y hasta muy finales del XIX los castreños vivieron con la mar y de la mar. A la pesca, tanto de altura como de bajura, y al transporte naval decenas de generaciones dedicaron lo mejor de sus esfuerzos. Con cocas y naos primero, y luego con galeones, zabras, pataches y pinazas, surcaron hasta aproximadamente el año 1650 las principales rutas marítimas conocidas por los hombres occidentales. Aquellos navíos se desplazaban utilizando velas, pero en las maniobras de corto radio, ya fuese para atracar en los muelles o atravesar las barras de arena en las entradas de las rías, siguieron valiéndose del viejo sistema de propulsión a remo.

De gran reputación gozaron también los castreños en sus obligadas permanencias en la Armada Real. Hábiles artilleros, fruto de la centenaria experiencia acumulada en las milicias concejiles, avezados marineros en el manejo de arboladuras y velámenes, y, además, preferidos por los mandos a la hora de mover a remo los pequeños botes preparados para el movimientos de anclas y operaciones de carenado.

Diestras y reconocidas fueron también las gentes de Castro Urdiales desde la Edad Media en la caza de ballenas, tanto en el propio litoral como en los lejanos mares de Groenlandia, Labrador y Terranova. En la práctica, desde los tiempos del otorgamiento de la carta foral, encuadradas en la cofradía de San Andrés, se dedicaron en cuerpo y alma a pescar siguiendo el ritmo y calendario de las ancestrales costeras en los caladeros más cercanos a su puerto. En todas estas actividades utilizaron los viejos y tradicionales barcos cantábricos: chalupas y pinazas al principio, lanchas mayores y menores a partir del Setecientos. Navíos que si bien fueron cada vez más intensamente propulsados por el viento, necesitaban siempre del esfuerzo remero de los pescadores en las bandadas para salir y entrar de la Dársena, aproximarse a las zonas de capturas con tiempo en calma y para realizar las maniobras más delicadas en el lanzamiento de artes y aparejos. Entre 1840 y 1850, de la mano de un sector conservero y escabechero cada vez más hambriento de campañas copiosas, se introdujeron nuevos sistemas de pesca y artes, sobre todo la traíña, y con ello la recuperación de las viejas chalupas balleneras, aunque ahora aumentadas en eslora. Son las rápidas traineras: la última gran embarcación tradicional del Cantábrico.

Sin embargo, con más o menos intensidad según las peculiaridades de cada uno, la fotografía confeccionada en los anteriores párrafos se puede aplicar a casi todas las villas y puertos del litoral cantábrico. Ahora bien, y esto sí que supuso una auténtica singulari-

dad en todo el Norte, Castro Urdiales durante cientos de años, aquellos en que la vela sustentaba el gran transporte naval, entre el occidente asturiano y la costa guipuzcoana fue el último puerto de refugio para navegantes en apuros. El auténtico “puerto de salvamento” de los marinos, cuando a causa de temporales y tempestades ya las esperanzas de arribar a otros puertos se habían perdido definitivamente. La mayor parte de aquellos buques veleros entraban en el puerto castreño con la imprescindible ayuda de los pescadores de San Andrés. En medio de las más terribles tempestades las embarcaciones castreñas salían en su busca y salvamento. Y a fuerzas de brazos y remos los remolcaban hasta el seguro interior de la castreña Dársena. Lo hicieron siempre de forma profesional: cobraban, una de las pocas formas que tuvieron para auxiliar a sus depauperadas economías pesqueras, ciertas cantidades de dinero tras ajustarse con el capitán del navío. Famoso, pues, fue siempre el puerto de Castro como último eslabón al que agarrarse, y célebres los remeros castreños, capaces de salvar a los mayores buques y en las peores circunstancias.

Supieron manejar los habitantes de Castro Urdiales los remos en todas las facetas en que su uso resultaba imprescindible: navegación, rapidez y destreza en las faenas pesqueras y maniobras de aproximación portuaria. Pero los castreños, sobre todo, fueron los grandes especialistas norteños a la hora de remar con grandes mares, jugando con el control de la velocidad, fuerza y pericia. No es de extrañar que tantos y tantos cientos de años de unión con la mar y con el manejo de los remos acabará por marcar el carácter y mentalidad colectiva de aquellos hombres. Hasta el punto, aunque pueda parecer un poco exagerada la expresión, de poder decir que el remo paso auténticamente a ser parte de la carga genética de los castreños.

La práctica deportiva, muy en especial las regatas de traineras, constituye indudablemente el último peldaño en la historia del remo. El origen arranca precisamente en los últimos estertores, poco antes de que la propulsión a vapor revolucionara navegación y pesca, de las embarcaciones tradicionales en el Cantábrico. Las regatas arraigaron muy pronto y con mucha fuerza en las últimas décadas del siglo XIX, y muy en especial en nuestra antigua Villa. Este es, precisamente, el origen del libro de Pedro Bravo, que ahora me cabe el honor de introducir. El autor arranca su trabajo recogiendo perfectamente el origen del remo, del que antes hemos hablado, tanto en el Cantábrico como en Castro Urdiales.

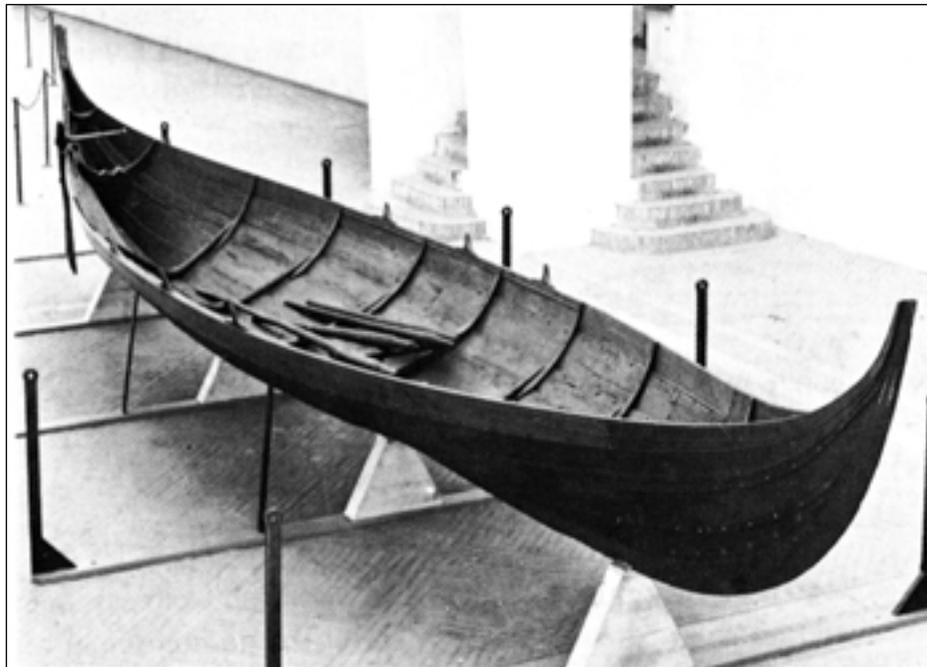
Pero, una vez que nos aclara el por qué de la actividad deportiva, su obra se vuelve auténticamente enciclopédica. Desarrolla, sin dejarse ningún detalle, el devenir durante más de un siglo del remo castreño. Partiendo de un planteamiento y metodología originalmente autodidacta, Bravo conjuga de forma armoniosa datos cronológicos, tablas, estadísticas y textos. Pero, además, no se olvida de las facetas más humanas; que, con una gigantesca aportación fotográfica, hacen tremendamente ilustrativa la obra. La buena articulación del conjunto da lugar a una obra de lectura y consulta agradable, a un com-

pendio de historia deportiva socialmente muy útil y, a buen seguro, a una publicación que marcará un hito en la bibliografía castreña.

Ahora bien, todo ello hubiera sido imposible de conseguir sin tres elementos que recorren todo el trabajo a modo de columna vertebral: en primer lugar, el hecho de que el remo es para los castreños, algo más que un deporte, parte sustancial de su esencia como viejo pueblo marineró; el contrastado saber en la materia de Pedro Bravo; y, por último, el gran cariño del mismo a su Ciudad y a la Sociedad Deportiva de remo de Castro Urdiales. Especialmente, sin estas últimas conexiones emocionales, hubiera sido imposible trabajar durante las cientos y cientos de horas necesarias para que este brillante libro pueda salir a la luz.

Aproximación a la historia de las traineras de pesca en Castro Urdiales

RAMÓN OJEDA SAN MIGUEL



Bote de remo hallado en el barco de Gokstag (Ian Atkinson).

0. INTRODUCCIÓN

Aunque todavía existen muchas polémicas sobre el tema y demasiadas lagunas documentales, parece bastante claro que allá por los años 1840/46 desde la costa labortana se empezó a extender por todos los puertos del Golfo de Vizcaya una embarcación que iba a revolucionar todas las flotas pesqueras: la trainera. De indiscutible origen nórdico por sus formas, líneas y modo de propulsión, eran barcos descendientes de los utilizados en tiempos medievales por vikingos y normandos.

Aunque con menos eslora que las traineras, en todo el litoral Cantábrico se aplicaron a la caza y arponeo de ballenas entre los siglos XV y XVII, tal como dicen literalmente los documentos castreños de la época, unas lanchas llamadas chalupas. A buen seguro, no cabe prácticamente ninguna duda, las abuelas de nuestras traineras. Pero aquellas pequeñas naves, de cascos muy finos, largos y estilizados, rápidos y de fácil maniobra, a partir de finales del siglo XVII empezaron a desaparecer de los puertos cántabros y vascos. Muy clara es la razón del eclipse: la paulatina disminución de la caza de ballenas en aguas cantábricas y la expulsión, forzada por las grandes potencias navales de la época, de los barcos hispanos de los caladeros de Terranova y Labrador.

Sin embargo, las chalupas no desaparecieron. Algunos pescadores, los vascos de Bayona y San Juan de Luz/Ciboure, enarbolando pabellón francés en sus barcos, continuaron pescando bacalao y cazando ballenas en aguas americanas. En aquellos enormes barcos nodriza siguieron yendo las pequeñas chalupas empleadas en el arponeo ballenero. Pero, finalmente, el declive del poderío naval galo, muy claro tras la derrota en la "Guerra de los siete años", acabó significando también la expulsión de los barcos vascos de aquellas lucrativas pesquerías trasatlánticas. Obligados, los labortanos durante toda la segunda mitad del siglo XVIII no tuvieron más remedio que volver los ojos hacia su propio litoral y ponerse a pescar sardinas. Cambio muy brusco; pero que realizaron con enorme éxito: pescaron tanto que en poco más de cuatro décadas funcionaban ya una veintena de fábricas de conserva.

Los vascos continentales pescaban la sardina con el sistema de cerco. Y, como en esta modalidad técnica era necesario rodear a los bancos de peces con extrema rapidez, de inmediato volvieron a utilizar la velocidad de las chalupas balleneras. Al principio las mismas con las que faenaban en los lejanos mares americanos, luego, con claridad en los úl-

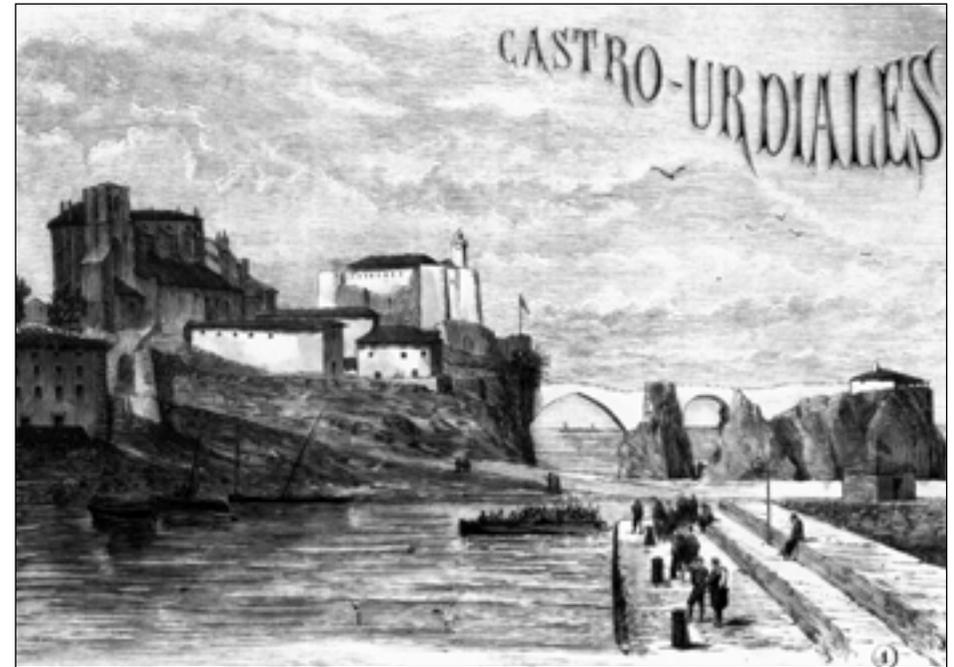
timos años del Setecientos, las fueron estirando, hasta ser capaces de albergar la presencia de 12 remeros. Pero a impulsos de las fábricas de conservas la modalidad del cerco se extendió con tanta fuerza e intensidad que no hubo más remedio que ir remodelando y readaptando las viejas chalupas cada vez más. Fueron ganando más en eslora, para progresar en punta de velocidad a la hora de acercarse a las zonas de pesca y en las propias operaciones de largada del cerco, y aumentando la manga, para poder llevar dentro del barco artes y pesca.

Con un retraso de por lo menos medio siglo aquel mundo pesquero y náutico acabó llegando a la costa peninsular del Cantábrico, como siempre ocurrió desde tiempos medievales. A partir de los años 1840/1850, gracias al triunfo de la “revolución liberal y burguesa” en la Monarquía española y a la paulatina formación de un mercado nacional de corte capitalista, surgieron aquí también importantes industrias conserveras. Como consecuencia, el sector pesquero empezó a remontar el vuelo. Los pescadores, poco a poco, pero sin pausa, se fueron habituando a faenar con los mismos sistemas de cerco (denominados por los vizcaínos “traíña”) y a utilizar las rapidísimas lanchas de los labortanos, rebautizadas primero como *traíñeras* y luego como *traineras*.

1. EL MUNDO PESQUERO DE CASTRO URDIALES, 1840-1895

Entre los años 1850 y 1890 el sector pesquero de Castro Urdiales, en los que se refiere a volúmenes de capturas y otros aspectos inducidos, conoció probablemente la mejor época de toda su historia. El puerto de Castro se convirtió en muy pocos años en una importante plaza escabechera y conservera, una de las más célebres de la costa vasco-cántabra. La presencia de tantos y activos industriales conserveros se tradujo en un aumento continuado de la demanda de pescado. Y, como suele ser normal en este tipo de situaciones, al crecimiento de la demanda se trató de responder aumentando la oferta; que es lo mismo que decir: pescando más. Efectivamente, las capturas crecieron; y lo hicieron porque, además, se produjeron toda una serie de fenómenos encadenados que favorecieron la situación. Coincidiendo con la desaparición de buena parte del poder de control gremial del Cabildo de pescadores de San Andrés, los propios conserveros indujeron la aparición de nuevas técnicas y prácticas pesqueras, aunque no sin luchas y enfrenamientos.

El hambre de pesca, nuevos sistemas y artes y el menor control del Gremio, acabaron produciendo importantes cambios en la flota. El número de barcos casi se triplicó, pasando de los 68 navíos pesqueros censados hacia el año 1830 a 192 en 1892¹. Pero es que, además, y esto resultó a la postre más importante, los modelos y distribución cambiaron profundamente: en la primera de las fechas en la Dársena castreña se cobijaban



43 lanchas mayores, destinadas fundamentalmente a la captura de besugo y bonito, y 25 lanchas menores sardineras; a finales de siglo se censaban 30 lanchas mayores, 90 botes y botrinos y 70 traineras. En proporción habían perdido mucha importancia los barcos más grandes y habían ganado enormes enteros los pequeños botes y las frágiles, peligrosas, pero revolucionarias, traineras. En otra lectura: ahora se pescaba más, pero utilizando barcos que, aunque más rápidos y adaptados a los nuevos sistemas, eran más peligrosos para la integridad física de los marineros.

2. LLEGAN LAS TRAINERAS, 1847-1859

La primera noticia documentada sobre el mundo de las traineras en Castro Urdiales que hemos podido encontrar se sitúa cronológicamente en el año 1847. Y, contra lo que a primera vista se podía suponer, no tiene que ver directamente con la actividad pesquera. En aquella época toda la costa castreña, y en especial las zonas próximas al límite con Vizcaya, funcionaba como una activa plataforma de contrabandistas. Desde hacía más de 20 años las autoridades militares y funcionarios de Hacienda mantenían en el puerto una

¹ Archivo Capitanía Marítima de Castro Urdiales (en adelante, A.C.M.C.U.), Listado de barcos, año 1892.

lancha de trincadura con la que vigilaban todas las aguas del Distrito. Pues bien, en la fecha antes citada hubo necesidad de reponer la embarcación, y se pensó en construir otra nueva, tal como decía literalmente el Ayudante de la Comandancia de Marina de Castro, parecida a “*las grandes traineras de Ondárroa que son las lanchas de mayor andar al remo de todas las de la costa*”². Está claro que, como lo que se buscaba era hacer un barco muy rápido movido a remos con el que poder apresar a los posibles contrabandistas, las autoridades marítimas de Castro sabían ya de las bonanzas y virtudes de las nuevas traineras usadas en la costa vizcaína.

Un año después, en el mes de diciembre de 1848, entró en la Dársena una trainera vizcaína, patroneada por un tal Anduiza, cargada de sardinas que cuando se llevaron a la venta provocó un gran altercado con las autoridades del Gremio de San Andrés. El Ayudante de Marina, Don Santiago Pérez del Camino y Palacio, abrió inmediatamente un expediente en el que se anotaron algunos hechos muy interesantes para nuestro relato: la trainera gobernada por Anduiza era una lancha guardacostas cuya misión era vigilar la entrada de la ría de Bilbao. Anduiza, probablemente vecino de Ondárroa o de Lequeitio, había concertado un convenio con el Intendente de la capital de Vizcaya para hacer labores de control de policía marítima con su trainera y gentes de compañía, pero con una condición: poder también pescar con cercos de traña en toda la costa y vender las capturas en los puertos cercanos. El problema se resolvió con una orden, a instancias de la tajante oposición del Cabildo, en la que se prohibía al patrón Anduiza volver a entrar en Castro³. Casi seguro, aquel barco fue la primera trainera de pesca amarrada en los muelles castreños.

Con seguridad en el año 1849, junto al muelle sur del puerto se acotó una zona de recalada denominada “*apartadero de lanchas traineras*”, y empezó a funcionar como guardacostas contra el contrabando la trainera “*Veloz*”. Se trataba de una lancha construida en Vizcaya y tripulada por marineros también vizcaínos. Aquellos hombres, como magníficamente relata el Ayudante de Marina, empezaron a contar a los pescadores castreños que en sus puertos de origen se pescaban grandes cantidades de sardina, en una proporción muy superior a Castro, utilizando redes de cerco y trainera exactamente como la que estaban viendo. Curiosamente, aquellas novedades levantaron el interés de las autoridades gremiales, hasta el punto de que los vizcaínos trajeron un red de traña y comenzaron a hacer demostraciones prácticas: hacían navegar la trainera por la Concha para que los castreños se dieran cuenta de las enormes condiciones marineras de la lancha, y pescaban largando la traña en las playas cercanas. Las demostraciones tuvieron tanto éxi-

to que al siguiente año, en 1850, los pescadores Antonino Amor, Mateo Landeras y Fermín Mar, titulándose a sí mismos como *Patrones de traineras*, compraron tres traineras en Vizcaya y comenzaron en Castro a pescar sardinas con magníficos resultados⁴. Pero lo que al principio fue una novedad, enseguida se convirtió en un punto de recelo y envidia. Los patrones de las lanchas mayores besugueras y boniteras, viendo que las nuevas traineras pescaban en cantidades desconocidas hasta entonces y que los pescadores más jóvenes querían apuntarse en aquellos rapidísimos y atractivos barcos, convocaron a la Cofradía en el año 1851 para prohibir las prácticas del cerco y con ello cortar la llegada de más embarcaciones. Con el argumento de que los nuevos sistemas de pesca arruinaban la cría de sardinas y anchoas, y de que de aceptarse sería la ruina de las casas de pesca de Castro que tendrían que desechar todas las redes existentes, y con el poder que los patrones de lanchas tenían en el Cabildo, consiguieron momentáneamente sus propósitos.

A pesar de la oposición gremial, como en un auténtico cuentagotas, las traineras siguieron llegando. En el año 1853, otro patrón castreño, Ignacio Ruiz trajo una embarcación más. Al año siguiente lo mismo hizo Antonio Tubet. Y, además, media docena de traineras vizcaínas tomaron como base a nuestro puerto, entrando y vendiendo la pesca a los escabecheros y salazoneros locales. El ambiente estaba ciertamente enrarecido. Las veinte o veinticinco familias más poderosas, las que dominaban todo el entramado pesquero desde hacía más de un siglo, y sus partidarios, se oponían a la presencia de traineras. Mientras, los tripulantes de las cuatro traineras castreñas, la lancha escampavía y los vizcaínos, además de entrar cargados de sardinas, se dedicaban a popularizar los nuevos barcos haciendo abundantes demostraciones de destreza frente a los muelles de la Dársena. Sin duda, aquí está el origen de la enorme raigambre de las regatas de traineras en Castro Urdiales. Los desafíos entre castreños y vizcaínos eran continuos, pues, amén de una cuestión de amor propio, se jugaban algo entonces más importante: que los pescadores de Castro se dieran cuenta de las enormes ventajas que para su vida diaria podían traer las flamantes traineras. Y, es que hablar de traineras era hablar de velocidad.

Sin embargo, las cosas no fueron nada sencillas. Como otras muchas veces en la historia, Castro se dividió en dos bandos. Los partidarios de las novedades: jóvenes pescadores y patrones de antiguos bateles sardineros ávidos de progresar económicamente, protegidos por los escabecheros y fomentadores. Y los opositores a las traineras y redes de cerco: el Gremio, convertido en parapeto de los viejos intereses de los más poderosos. El enfrentamiento acabó en más de una ocasión en graves reyertas, altercados y peleas. El más serio tuvo lugar en la noche del 10 de abril de 1854, cuando fueron ataca-

² A.C.M.C.U., Borrador de copias de correspondencia oficial. Desde Castro Urdiales se mandaron en aquel año 1847 a Ferrol una buena colección de planos para llevar a cabo la construcción de trincaduras de trainera, que a buen seguro su recuperación supondría una gran aportación para la historia de la construcción naval de la época.

³ Ibidem.

⁴ Ibidem.

das, con conatos de incendio y pelea sangrienta, dos traineras en el interior de la Dársena. Al final, se salvaron gracias a la rápida intervención del Ayudante de Marina y autoridades militares⁵.

Los *patrones de traineras*, con fecha de 4 y 14 de mayo de 1854, pidieron el amparo de la Ayudantía de Castro y de la Comandancia de Marina de Santander, a la vez que solicitaban se les permitiera poder seguir faenando con los cercos. Desde aquellos momentos las autoridades marítimas protegieron a las traineras y pidieron a la Cofradía de San Andrés que elaborara unas nuevas ordenanzas más acordes con el correr de los tiempos. A las presiones se sumó el Ayuntamiento. Y el Cabildo no tuvo más remedio que plegarse. Liborio Salazar empezó a redactar el nuevo reglamento en el año 1855. Estatutos que, después de pasar por muchas oficinas de la Armada y diferentes ministerios, fueron aprobadas oficialmente el 23 de julio de 1859⁶.

Dos de las novedades más sobresalientes que se pueden apreciar desde los años sesenta radicaban en que ya se permitía la presencia de traineras, pero con la condición de que solo ellas pudieran faenar al cerco y de que únicamente pudieran navegar en primavera y verano; y, además, aunque no estuvieran matriculados en Castro, se autorizaba a los barcos vizcaínos entrar y vender aquí su pesca. Esta última cuestión fue la de más difícil digestión para la Cofradía. Durante años se siguieron produciendo altercados por la llegada de barcos vascos⁷. Pero las traineras siguieron progresando. Y, quizá, las mejores pruebas del grado de pericia que los patrones y remeros castreños habían alcanzado en pocos años en el manejo de los barcos están en dos hechos muy significativos. En primer lugar, la lancha trainera de policía "Veloz", antes tripulada por vizcaínos, debido a la fama que tenían de magníficos remeros, a partir del año 1859 pasó a ser movida por la cuadrilla del patrón castreño Juan Zorrilla. El otro, la famosísima regata ganada por tripulaciones castreñas a vizcaínos en aguas de Santander también en 1859, antes de que las traineras se convirtieran en barcos habituales en el resto de la actual Comunidad de Cantabria.

Muy pronto, en muy pocos años, los pescadores castreños se habían convertido en sobresalientes y afamados remeros de traineras. Y es que la embarcación les venía "como anillo al dedo". En ellas podían, como nunca, aplicar la bravura y experiencia acumulada

durante cientos de años remando en muchos y legendarios barcos: pinazas, zabras, chalupas, lanchones, chalupas balleneras, lanchas sardineras y bateles⁸.

3. LA ERA DE LAS TRAINERAS, 1860-1895

Hasta el momento no hemos podido encontrar ningún documento con el que poder elaborar alguna estadística para los años sesenta del siglo XIX. Pero es innegable que el número de traineras creció, aunque todavía no de forma explosiva. De la media docena de unidades existentes en la década de 1850 se pasó a alrededor de 20 ó 30 en 1866⁹. Pero, a partir de 1870, tal como podemos observar en el cuadro siguiente, el ritmo de llegada de los nuevos barcos se aceleró, siendo en algunos períodos auténticamente espectacular.

Cuadro 1
TRAINERAS NUEVAS INSCRITAS EN EL PUERTO DE CASTRO URDIALES (1870-1927)

PERÍODO	NÚMERO
1871-1880	32
1881-1890	66
1891-1900	41
1901-1910	39
1911-1920	45
1921-1927	2

Fuente: A.C.M.C.U., registros y listados de embarcaciones.

A pesar de los enormes problemas, incluso en muchas ocasiones con destrucción directa de barcos, provocados por la última Guerra Carlista, a lo largo de los años setenta el mundo de las traineras indudablemente recibió ya en Castro un espaldarazo definitivo (ver cuadro 2).

⁵ Archivo Histórico Provincial de Cantabria, Protocolos, leg. 1853.

⁶ Fernández, C., Anuario de la Comisión permanente de pesca para 1859, Madrid, 1869.

⁷ Todavía en el año 1879 los fabricantes de escabeches tuvieron que pedir el amparo del Gobierno de la Nación para que los barcos vizcaínos pudieran entrar sin problemas en Castro. Consiguieron, el 3 de junio de 1879, la promulgación de una "Real orden resolviendo instancia de los fabricantes de escabeche de Castro-Urdiales que piden no se prohíba la venta de pescado llevado por lanchas vizcaínas", Gutierrez Vela, R., Memoria sobre la industria y legislación de pesca que comprende desde el año 1879 al 1884", Madrid, 1885.

⁸ Ojeda San Miguel, R., "Embarcaciones de pesca en Castro Urdiales: de las chalupas y pinazas a las lanchas y traineras (1550-1890)", comunicación presentada a "Itsas Antropologiako IV Jardunaldiak: Teknologia, Ekonomia, Gizarte eta Kultura artisau arrantzan", Sociedad de Estudios Vascos, Bermeo, 8 y 9 de noviembre de 2002.

⁹ Anuario de la Comisión Permanente de pesca para 1859, Madrid, 1869.

Cuadro 2
BARCOS NUEVOS INSCRITOS EN CASTRO URDIALES (1873-1880)

Años	Traineras	Lanchas mayores	Bateles	Botes	Botrinos
1873	8	26	8	37	1
1874	2	1			
1875	11	32	2	16	1
1876	4	7	8	13	5
1877	1	5			
1878	1				
1879	4	1	1		
1880	4	1	1	2	

Fuente: A.C.M.C.U., "Registro de inscripción de las embarcaciones del puerto de Castro Urdiales que da principio en agosto de 1873, por disposición del Almirantazgo de 5 de febrero de 1873".

Las traineras utilizadas en el año 1873 todavía tenían alrededor de 5 toneladas métricas. El volumen enseguida empezó a descender; y así ya para 1875 se inscriben embarcaciones con tan sólo 3 toneladas. Una de ellas llevaba el sintomático nombre de "Voladora". Las traineras seguían aquí, como en otros puertos vascos, buscando cada vez más un diseño que las hiciera más veloces y de fácil maniobra. Es también en estos años cuando se consolida, manteniéndose hasta aproximadamente 1890, la llegada de muchos patrones vizcaínos (Ondárroa, Lequeitio y Bermeo), que para evitar problemas con la Cofradía y poder vender la pesca a la cada vez más activa industria conservera, se empadronan y se quedan definitivamente a vivir en Castro. Con ellos llega un nuevo filón enriquecedor, tanto en el conocimiento de nuevos métodos de pesca como en el manejo de las traineras en el que eran reputados maestros.

De las 32 traineras nuevas aparecidas en el período 1871-1880 se pasó, cifra récord en la historia naval castreña, a 66 en los años 1881-1890. Mucho habían cambiado las cosas desde principios de siglo, y para ello no hay más que ver la descripción que hacía en el año 1888 el Ayudante de Marina:

"En esta época de invierno solo navegan las 19 lanchas mayores a la pesca de besugo, 6 traineras a la pesca de cerco y 4 putines a la bajura en cuyas embarcaciones se emplean los 386 individuos... En la costera entrante de primavera que principia el 19 del corriente mes, saldrán a la pesca 21 lanchas mayores, 40 traineras y 14 putines, total 80 embarcaciones... Y en verano se aumentarán hasta 60 las traineras para la pesca de la sardina, en las cuales se emplean los antedichos 386

individuos, y de 36 a 40 ancianos mayores de 60 años que les acompañan en el buen tiempo, a quienes la Sociedad de pescadores les abona la media soldada en todo el año... Cuando las lanchas mayores se amarran, hasta 60 putines con los individuos expresados y algunos individuos veteranos se dedican a la pesca de bajura próximas la costa"¹⁰.

Pero, en la década siguiente, aunque seguirá llegando un buen número de nuevas traineras, el ritmo con el que lo harán bajará algunos enteros. Es que algo estaba cambiando en el sector pesquero de Castro Urdiales.

4. LLEGAN LOS MALOS TIEMPOS, 1895-1925

Aproximadamente desde los años 1890/1895 empezaron producirse importantes cambios en la estructura económica y social de Castro Urdiales. Transformaciones que acabaron influyendo de forma bastante negativa sobre el sector pesquero tradicional y artesanal. Estamos hablando de la explosiva expansión de la cuenca minera de hierro, como auténtica prolongación de la vecina de Vizcaya, y del mismo municipio entre los años 1880 y 1920. Hablamos, también, de las grandes obras de infraestructura a todo ello unidas: fiebre de instalación de cargaderos de mineral en toda la costa y de la cascada de diminutas líneas de ferrocarriles. Por si fuera poco, entre los años 1895 y 1927 se acometió la gigantesca obra de ampliación y mejora del puerto castreño, identificada fundamentalmente en tres unidades: rompeolas, contradique y muelle de Eguilior. E incluso, como punto culminante, el viejo caserío, todavía casi medieval, empezó con enorme celeridad a modernizarse y ampliarse.

Todos estos revolucionarios y casi repentinos cambios significaron la creación de numerosos puestos de trabajo en tierra, y, por tanto, una sustracción de mano de obra en las tareas pesqueras. Como muy bien dice Javier Garay, "Hay pocas manos que empuñen los remos y las lanchas, traineras y botrinos, se quedan al garete... Es el comienzo del final de una época de pesca inmemorial... A principios de siglo lo que va quedando en las embarcaciones de pesca es gente de mar que tiene entre treinta y cinco y cincuenta años unos por *ancianos* y otros por romanticismo"¹¹. En definitiva, el sector minero en crecimiento, las obras del puerto y el empuje de la construcción urbana sustrajeron gran cantidad de mano de obra de la pesca. Los pescadores cada vez eran menos, más envejecidos; pero, y esto resulta de gran importancia para nuestro estudio, con una gran conciencia gremial, herencia de muchos siglos de control de la Cofradía de San Andrés.

A principios del siglo XX Castro Urdiales seguía siendo una de las plazas conserveras más potentes del Cantábrico. Lógicamente, de alguna forma tenían aquellos industriales

¹⁰ A.C.M.C.U., Informe enviado a la Comandancia de Santander en el año 1888, L. Registro de salidas.

¹¹ Garay, J., Cien años de Historia pesquera, Ilustración de Castro, octubre de 2000, p. 11.

que responder a la nueva situación. Unas veces moviendo los hilos detrás del escenario y otras directamente, los conserveros desesperadamente intentaron mantener los volúmenes de capturas descargados en el puerto castreño.

¿Cómo lo hicieron? Trayendo, con la oposición permanente del colectivo de pescadores, pescado de otros puertos, introduciendo otra oleada de nuevos sistemas más intensivos en las faenas de la mar, e intentando llevar a cabo una decidida modernización de la flota. En definitiva una respuesta muy clásica en términos económicos: ante una disminución y encarecimiento de la mano de obra, reducir costes de producción y aumentar los niveles de producción (en este caso capturas pesqueras) introduciendo novedades técnicas.

Es en este contexto en el que debemos inscribir la llegada de la propulsión a vapor. La presencia de esta mecanización en 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 del vapor es que suponía también el nacimiento de otra nueva forma de repartir las ganancias en los barcos, trastocando antiguas prácticas, casi medievales, tremendamente enraizadas entre la marinería.

La frontal oposición de la mayoría de tripulantes y el desánimos progresivo de conserveros e inversores, supuso al final un gran fracaso en la modernización de la flota pesquera y, consecuentemente una progresiva pérdida de importancia de Castro Urdiales como puerto pesquero.

5. LAS TRAINERAS AGUANTAN, 1895-1927

A pesar de todos los problemas, de la desaceleración de la actividad pesquera, las traineras no dejaron de llegar a Castro, aunque bajando un tanto el ritmo, aunque tampoco demasiado: 41 embarcaciones se inscribieron como nuevas traineras en el período 1881-1900, 39 en 1901-1910 y otras 45 entre los años 1911 y 1920. El vapor había llegado a nuestro puerto en el año 1902, y sin embargo las traineras aguantaron el reto con enorme vigor. La razón, que explicaremos más detenidamente en otro trabajo, estuvo en el frontal rechazo de las tripulaciones de *menores* a las modificaciones salariales que los armadores *mayores* de los vapores querían imponer.

En plena era del vapor las traineras siguieron siendo las embarcaciones más emblemáticas e importantes de la flota pesquera de Castro. Esta fue la gran singularidad castreña. Mientras en otros puertos, caso de los vecinos y muy dinámicos en la época de Santoña y Bermeo, el vapor acabó arrinconando a las traineras, aquí, ni mucho menos, ocurrió algo parecido. Es verdad que con el paso de los años la presencia de las lanchas de vapor llegó a alcanzar también en Castro cierta importancia, pero nunca acabó de acorralar a nuestras antiguas traineras.

¹² A.C.M.C.U., B. de correspondencia, 1845 - 1860.

Las dos últimas traineras matriculadas en Castro fueron la "Evarista", propiedad de Hipólito García, en el año 1921 y la pequeña "Milagros" de Carlos Puente en 1927. Ambas fueron compradas de segunda mano, y habían sido construidas por el maestro carpintero de Laredo Ruperto Arrizabalaga. De los 45 barcos comprados en la década anterior, tan sólo llegaron en la siguiente dos.

¿Qué había pasado? Pues que lo que no pudieron hacer las máquinas de vapor, finalmente consiguieron los nuevos motores de explosión y gasolina.

6. ASTILLEROS Y TRAINERAS

Desde tiempos medievales, allá por el siglo XII, la villa de Castro Urdiales había visto en diferentes puntos de su ribera el trabajo activo de un buen número de astilleros, en cuyas gradas se construyeron todo tipo de embarcaciones: pinazas y chalupas de pesca costera, naos balleneras y bacaladeros, zabras y pataches mercantes, y hasta galeones de guerra. Sin embargo, la encadenación de diferentes y negativos factores, como las crisis pesqueras, hundimiento de la marina mercante, desaparición de playones y saules con la construcción a comienzos del siglo XVI de los muelles de la Dársena por el cantero donostiarra Celaya, dieron lugar a que los carpinteros de ribera desaparecieran del escenario castreño a partir de mediados del siglo XVII. Desde aquellos momentos y hasta prácticamente tiempos de la segunda guerra Carlista la construcción naval de cierta envergadura se eclipsó totalmente. En un informe redactado por el Ayudante de Marina en el año 1857, el militar certificaba que no existía ningún astillero en la Villa, aunque si algunos galafates que arreglaban, carenaban, daban galipó a los barcos, y que a lo sumo eran capaces de fabricar pequeños bateles y botes en las playas y arenales de la Barrera¹².

A lo largo de más de dos siglos, aproximadamente entre los años 1650 y 1873, la práctica totalidad de las embarcaciones utilizadas por los pescadores castreños vinieron siempre de una zona muy concreta de la costa de Vizcaya: la comprendida entre los puertos de Ondárroa y Bermeo. Astilleros de estos dos puntos y otros de Lequeitio y Mundaca surtieron a nuestro puerto de todo tipo de barcos. En relación con esta cuestión, resulta sumamente curioso y esclarecedor comprobar que en todos estos años pareció establecerse una línea directa y continua, una auténtica autopista marítima, entre aquel trozo de litoral vasco y Castro Urdiales. Pues, además de barcos, de allí venían anzuelos, artes, novedades técnicas y un flujo continuo, variando de intensidad según la época, de marineros que se acababan afincando aquí.

Enseguida lo veremos. Aunque en Castro se fabricaron algunas, con la construcción de las traineras se repitió la misma historia que acabamos de bosquejar.

Cuadro 3
PUNTOS DE ORIGEN/CONSTRUCCIÓN
DE LAS TRAINERAS DE CASTRO URDIALES (AÑOS 1873-1927)

Puertos/Astilleros	Nº traineras
Lequeitio	65
Ondárroa	45
Castro Urdiales	30
Santurce	16
Santoña	9
Laredo	8
Bermeo	5

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

Prácticamente el 65% de las traineras castreñas fueron elaboradas en aquellos puertos vizcaínos. Muy a finales del siglo XIX y a principios del siguiente comenzaron a comprarse, aunque siempre en muy menor proporción, en otros puertos como Santoña, Santurce y Laredo; y a armarse también en el propio distrito de Castro Urdiales. Por otra parte, también resulta llamativo que nunca llegaron traineras desde la costa de Guipúzcoa (ver cuadro 4).

Bien podemos verlo en los dos cuadros anteriores, los carpinteros de ribera hacedores de traineras preferidos de nuestros pescadores tenían los astilleros en las localidades de Lequeitio¹³ y Ondárroa, por este orden. En el primero de los puertos, aunque trabajaron también otras familias, recogiendo la tradición del siglo XVIII cuando estaban en Mundaca, los castreños fueron clientes repetidos de la famosísima saga de *Los Mendieta*. Tuvieron montadas la mayoría de las gradas en ambas orillas del Lea y en las cercanías del muelle de Isuntza¹⁴. De Ondárroa, en especial de los astilleros de Víctor Urresti y Tomás Icaran, provenían también muchas de las traineras castreñas. El primero de ellos trabajaba en la orilla derecha de la ría, junto a la carretera de Motrico; mientras Icaran lo hacía en la izquierda frente a la iglesia¹⁵. La fama de los astilleros de estas villas llegó hasta tal punto, que mucha gente pensaba que allí estuvo el origen del barco protagonista de nuestra historia. “En particular las lanchas boniteras y traineras construidas en estos astilleros llaman tanto la atención por su ligereza, condiciones marineras y solidez de construcción, siendo corrien-

te la creencia de que en ellos nació el tipo trainera”¹⁶. A diferencia de lo que ocurrió con las lanchas mayores, de las que llegaron muchas, los castreños compraron pocas traineras en Bermeo, tan sólo 5, a pesar de la reputación de los astilleros de Echaniz y Ortube¹⁷.

Cuadro 4
MAESTROS CONSTRUCTORES DE LAS TRAINERAS DE CASTRO URDIALES (1873-1927)

Localidad	Maestro carpintero	Nº traineras
Lequeitio	Antonio Mendieta	37
Lequeitio	Andrés Mendieta	19
Lequeitio	Domingo Mendieta	8
Lequeitio	Santiago Mendieta	1
Ondárroa	Víctor Urresti	28
Ondárroa	Tomás Icaran	11
Ondárroa	Micalela Bustinduy	3
Ondárroa	Dionisio Arriola	1
Ondárroa	Miguel Arriola	1
Ondárroa	Antonio Arriola	1
Castro Urdiales	David García	13
Castro Urdiales	Javier Laca	12
Castro Urdiales	Domingo Mendieta	4
Castro Urdiales	Tomás Usín	1
Santurce	Gabino Achurra	15
Santurce	F. Izaguirre	1
Santoña	Generoso Abascal	7
Santoña	Julián Abascal	1
Santoña	Gerardo Abascal	1
Laredo	Ruperto Arrizabalaga	6
Laredo	José Mediguren	2
Bermeo	Casimiro Echaniz	4
Bermeo	Nazarío Ortube	1

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

¹³ Las traineras de Lequeitio alcanzaron tal grado de perfección, que incluso, hacia el año 1880, se extendió por el Cantábrico la creencia, evidentemente equivocada, de que precisamente allí tuvieron su origen: “Reciben este nombre las dedicadas especialmente a la pesca de anchoa y sardina, aunque en tiempo de calma con frecuencia acompañan a las de altura, dedicándose a la pesca de besugo, merluza y atún. Son, puede decirse, originarias de Lequeitio, en cuyos astilleros se construyeron las primeras, habiendo sido adoptadas recientemente en los puertos vecinos”, Gutierrez Vela, R., *Revista de Pesca Marítima*, año 1885, Madrid, 1885, p. 287.

¹⁴ Ibañez, M., Torrecilla, M.J. y Zabala, M., “El patrimonio naval vizcaíno”, *Itsas memoria*, *Revista de Estudios Marítimos del País Vasco*, nº 2, 1998, pp. 417-430.

¹⁵ Moraza Barea, A., *Estudio histórico del puerto de Ondárroa*, Vitoria, 2000, pp. 252-254.

¹⁶ Rodríguez Trujillo, R., *Descripción de las diferentes artes de pesca usadas en las provincias marítimas del mar Cantábrico*, Madrid, 1908, p. 77.

¹⁷ Urkidi, J. y Apraiz, J., “La construcción navl en Bermeo”, *Bermeo*, nº 1, 1981, pp. 153-201.

Como ya hemos adelantado, solamente desde muy a finales del siglo XIX comenzaron a llegar traineras de otros puertos diferentes. En aquellos años el uso de la trainera se universalizó con tanta fuerza por los puertos de Santurce, Laredo, Santoña y Santander, que muchos carpinteros de ribera vascos optaron por montar sus pequeños astilleros en ellos para así estar más cerca de la clientela. Desde Santurce, y sobre todo desde los talleres de Gabino Achurra, cuya familia tenía antecedentes en Bermeo y Mundaca¹⁸, se trajeron 16 barcos. El primero la trainera "Daniel", llegada desde las gradas de Achurra en el año 1899. La familia *Abascal*, emparentada con José San Román Ormaechea, proporcionó desde Santoña¹⁹ nueve traineras²⁰. Y otras 8 llegaron desde Laredo²¹, principalmente de un astillero que llegó a alcanzar gran predicamento en la costa cántabra: el de Ruperto Arrizabalaga²².

En Castro Urdiales, ya lo hemos anticipado anteriormente, también se construyeron un buen puñado de traineras. La nada despreciable cifra de 30 unidades. La primera trainera castreña por los cuatro costados salió de las gradas del maestro Javier Laca en el año 1881. Llevaba el bonito nombre de "La Flor de la Mar" y era propiedad de Valentín Cuesta. Otros carpinteros de ribera de Castro, todos ellos instalados en Brazomar, Tomás Usín desde 1895, Domingo Mendieta a partir de 1911, y David García desde 1914, elaboraron más tarde también traineras para Castro y otros puertos cercanos. Javier Laca, casi seguro de origen vasco, vino a reanudar a partir del año 1873 la construcción naval paralizada en Castro desde el siglo XVII. Tomás Usín desde su Ondárroa natal llegó a Brazomar en 1880, y allí estuvo trabajando hasta 1903. Un miembro de la legendaria saga de Los Mendieta, Domingo Mendieta, estuvo en Castro trabajando como sucesor del astillero de Javier Laca entre los años 1903 y 1913. Y, por último, el que más embarcaciones fabricó, David García, formado en el taller de Gabino Achurra de Santurce, se mantuvo en activo en la ría de Castro entre los años 1914 y 1948²³.

7. CARACTERÍSTICAS TÉCNICAS DE LAS TRAINERAS DE CASTRO

Nada mejor, para apreciar en pocas palabras las características técnicas de una trainera, que reproducir la descripción hecha en el año 1907 por el alférez de navío Don Ramón Rodríguez Trujillo:

"Difícilmente se puede idear una embarcación menor que reúna esas condiciones como la trainera para navegar a remo. Perfiles y líneas elegantes, sus características muy bien perfeccionadas, poco calado y excelentes condiciones marineras.

Entran sobre las rompientes de una barra y la salvan con éxito completo, embarrancando hasta llegar a seco en una playa brava donde rompen las olas.

Las empleadas por la gente de mar de este litoral para la pesquera de la sardina y anchoa, tienen las siguientes dimensiones: eslora, 11 a 13 metros; manga, 1,80 a 2 metros; puntal, 0,75 a 0,80 metros; tonelaje, 2,95 toneladas. El material empleado en la construcción es el roble para el codaste, roda y cuadernas, y el pino blanco para las bancadas, quilla y forro. La clavazón de hierro galvanizado.

El número de remos es 13 en toletes, y el que hace este número cambia de una banda a otra para ayuda del patrón o gobernar. Cuando se navega al remo, el patrón gobierna con un remo de espaldilla en un tolete cerca del codaste²⁴.

Las condiciones sobresalientes que reúne esta embarcación para navegar al remo se diferencian mucho de las que tiene para hacerlo a la vela²⁵.

Llevan dos palos con dos velas, una trinquete y otra mayor, ambas al tercio, en este caso se gobierna con un timón muy calado, y se añade también una orza colocada a una de las bandas (la de sotavento), consistente en un trozo de tablón o madero amarrado por la parte de fuera a los dos toletes correspondientes a las cuadernas maestras²⁶.

"*Lanchas traineras*.- En éstas todo va sacrificado a la ligereza de la embarcación. Son muy finas y largas, con muy poca obra muerta y calado, no persiguiendo otra idea en su construcción que la de reunir las condiciones necesarias para tender y cobrar una traña con tiempos manejables. No tienen cubiertas sino bancadas, y se gobiernan generalmente con un remo de popa. La quilla se encurva muy acentuadamente en sus extremidades para darles mejores condiciones evolutivas.

¹⁸ Rivera Medina, A.M., Estudio histórico del puerto de Bermeo, Vitoria, 2001, p. 138.

¹⁹ Palacio, R., "Cuatro siglos de construcción naval en Santoña", Estudios Trasmeranos, nº 1, 2001, pp. 84-101.

²⁰ La primera trainera de Santoña llegada a Castro fue la "Elisa", comprada en el año 1899.

²¹ Miguel Goitia adquirió la "Joven Carmen" en los astilleros de Arrizabalaga en 1899, siendo la primera trainera de Laredo inscrita en Castro Urdiales.

²² Ortega Valcárcel, J., Gentes de Mar en Cantabria, Santander, 1996, pp. 97-99.

²³ Prada, L., La construcción naval en Castro, Ilustración de Castro, varios números, 1985.

²⁴ A los remeros y patrón de la trainera, en Castro Urdiales, acompañaba un hombre encargado de marcar la boga. Casi siempre un anciano, "hombre de a bordo", con mucha experiencia y de total confianza del armador.

²⁵ Dos décadas antes la "Revista de Pesca Marítima" decía de las traineras: "Se distinguen por su ligereza y esbelta construcción, siendo la quilla curva y más levantada por popa y proa, formando los codastes un arco bastante pronunciado con objeto de que puedan girar fácilmente sobre su centro. Son sin cubierta como las de altura, de igual construcción que estas pero más planas... La tripulación es de quince hombres para la traina y de ocho para la merluza y atún... Los remos: el de popa 15 pies, el proel 13 y los restantes 12", Gutiérrez Vela, R., Madrid, 1885, pp. 335 y 336.

²⁶ Rodríguez Trujillo, ob. Cit., p. 11.

Su aparejo es como el de las lanchas, y suelen llevar dos juegos de velas. Para ceñir usan, como los cachalotes y lanchas antiguas, unas orzas volantes, que son unas tablas que echan al agua por sotavento, quedando sujetas a bordo por un cabo amarrado a su parte superior y a una bancada²⁷.

Los remos, de aproximadamente 3,5 metros de longitud, se hacían macizos, de una sola pieza. Se tallaban a mano, y como lo que se buscaba en este caso era elasticidad, la madera preferida era siempre el haya. Los mejores constructores y preparadores de remo fueron siempre las gentes de Ondárroa. A buen seguro que esta tradición llegó también a Castro de la mano de los carpinteros de ribera y de muchos patronos de Ondárroa, como el legendario Ambrosio Bedialauneta, afincados en nuestra Villa. Decía sobre los remos de Ondárroa el contra maestre Benigno Rodríguez Santamaría a principios del siglo XX: “son tan finos como los de los botes de los buques de guerra, que tienen además la pala muy ancha y los rascan todos los meses con cristal, dándoles luego aceite de linaza que los hace impermeables al agua, siendo, por tanto, mucho más ligeros que los que corrientemente usan los pescadores de los demás puertos de la costa²⁸.”

En fin, la trainera resultaba ser un barco ágil, veloz, rápido de maniobra; pero sumamente peligroso y propenso a sufrir muchos accidentes en la mar, proporcionalmente cada vez más notablemente a medida que se separaba de la costa.

Bien se puede apreciar en los listados que aparecen al final de este trabajo, que es imposible encontrar dos traineras exactamente iguales. Cada constructor tenía sus secretos y preferencias al construir el barco, y cada patrón sus enigmas y manías a la hora de hacer el encargo. Las diferencias y variantes son numerosísimas. Pero si tenemos que hacer una “fotografía estandarizada” de una trainera castreña, podríamos decir que tenía una eslora de alrededor de 11 metros, aproximadamente 2 metros de manga, 0,80 de puntal, desplazaba entre los 800 y 2000 Kg., y más o menos arqueaba 4 toneladas. No obstante esta aproximación demasiado “fija”, parece denotarse cierta evolución en nuestras traineras: antes del año 1890 había muchas con menos de 11 metros de eslora, mientras que desde aquellos años puede vislumbrarse una tendencia al alargamiento de la eslora y a una pérdida de cierta altura en el puntal.

La trainera, cuya misión principal era acercarse antes que otros competidores a las zonas de pesca y echar los cercos con rapidez, fundamentalmente era un barco de remos. Pero cuando los pescadores castreños, igual que otros muchos del Cantábrico, se desplazaban a ciertas distancias, como podía ser el abra de Laredo, o dejaban de pescar sardina e iban a zonas más alejadas de la costa en busca, por ejemplo, de merluza, siempre que les era posible utilizaban velas. También lo hemos visto ya en parte, la trainera, aun-

que podía arbolar dos palos, el mayor y el trinquete, las más de las veces únicamente utilizaba el más pequeño de proa. Si ya de por sí, era un barco muy inseguro, que zozobrababa con facilidad, cuando usaba sus pequeñas velas al tercio, la peligrosidad y vulnerabilidad crecía notablemente más. En general, sobrepasar las dos millas de la costa con una trainera se consideraba ya como una acción extremadamente arriesgada. Únicamente, para compensar algo la inestabilidad y contrapesar la escora, se usaba un arpeo de hierro con cuatro o cinco uñas colgado del carel y suspendido sobre la mar, en el que se colocaban palos, vergas y los remos no usados.

Además de lo que era propiamente el casco del barco, como muy bien apuntaba en la época Rodríguez Santamaría, el equipamiento de una trainera se componía de las siguientes objetos y piezas: una red de cerco, tres palos (trinquete, tallaviento y borriquete), tres vergas, tres velas, once remos de 13 pies, otro remo de 15 pies para el patrón, un arpeo de hierro, dos ganchos de hierro, dos manojos de estobos, un charrango y un balde con raba, un barril con agua de beber, una estacha de unas 50 brazas, drizas para las velas, un salabardo para meter la pesca a bordo, un encerado para proteger del agua el arte, dos tangartes para achicar agua y un farol blanco²⁹. Salvo que el patrón llevara colgado al cuello un reloj, las traineras no llevaban instrumentos de navegación a bordo.

Podemos ir acabando este apartado descriptivo, señalando que, completamente calafateadas con galipó, las traineras eran siempre negras, sin ni siquiera llevar pintada la línea de flotación. La vida media de aquellos barcos en Castro Urdiales era de unos 20 años en la segunda mitad del siglo XIX, y de 12 a 15 en las primeras tres décadas del XX. El final de casi todas ellas solía ser la más de las veces el desguace o abandono en los arenales de Brazomar o Sable de Urdiales. Aunque también hubo casos de propietarios muy innovadores, que cambiaban con mucha rapidez de barco, y provocaban un importante tráfico de venta de embarcaciones de segunda mano dirigido sobre todo hacia la zona más occidental de Cantabria.

Nuestras fuentes, las “terceras” listas de inscripción de barcos en la Ayudantía de Castro Urdiales, nos ilustran también sobre otro tema muy interesante: no siempre, pero en muchas ocasiones señalan el precio pagado por los propietarios a los carpinteros de ribera al contratar la hechura de las embarcaciones. Una trainera, con las lógicas variaciones del paso de los años, costaba la mitad de una lancha mayor y unas tres veces más que un bote. Pero si nos situamos en el año 1902, momento en que llegó el primer vapor a Castro, entonces los contrastes se vuelven ya casi astronómicos: una lancha vapora podía costar alrededor de 9000/12000 pesetas, cuando hacerse con una trainera suponía únicamente el desembolso de 800. Como es lógico, esta última cantidad era “dinero” en la épo-

²⁷ Ibidem, p. 86.

²⁸ Rodríguez Santamaría, B., Los pescadores del Norte y Noroeste de España, su vida social y particular por provincias, Madrid, 1916, pp. 111-112.

²⁹ Ibidem, pp. 217 y 218.

ca, y no estaba al alcance de cualquier pescador; pero ciertamente no era la trainera un barco caro para las prestaciones que podía dar en la actividad pesquera (ver cuadro 5).

Cuadro 5
COSTE/PRECIO (PTS.) DE LAS EMBARCACIONES DE CASTRO URDIALES

Años	Trainera	Lancha mayor	Bote	Vapor
1875	500	1.200	150	
1882	600	1.200	200	
1883	720	1.200	220	
1890	750	1.200	250	
1902	800	1.400	300	9.000/12.000

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

Por último, los censos y listas de inscripción de barcos del archivo de la Capitanía Marítima de Castro ofrecen otra nueva información de nuevo muy importante para nuestra historia náutica. Nos referimos a la propia denominación de las traineras. En el cuadro sinóptico anterior podemos observar que los barcos se rotulaban de muy diversas formas. Era habitual bautizar una trainera nueva con el nombre de un torero famoso de la época, con el de un personaje político relevante del momento, o aludiendo a algún acontecimiento muy sonado... Pero, indudablemente, dominaban de forma sobresaliente las embarcacio-



Traineras con motor (Castro Urdiales).

nes con nombres religiosos o con referencias a algún familiar del propietario. En el primero de los casos venía a ser una prolongación de algo muy tradicional: desde el siglo XVI la mayoría de los barcos castreños, incluidos los mercantes, se rotulaban con el nombre de Santos o Vírgenes. Sin embargo, lo que sí era una novedad, algo que un siglo antes no señalan los documentos, era nombrar a los barcos con referencias a los miembros de la familia. Traineras inscritas con el nombre de la madre, mujer y, sobre todo, hijas de los patrones, nada más y nada menos que en 105 ocasiones, pasan a ser un hecho corriente en el argot náutico castreño (la expresión "Joven" añadida al nombre de un hija o hijo se convierte en una auténtica costumbre). La cuestión requeriría de un estudio más en profundidad de carácter antropológico, pero parece bastante claro que estas nuevas formas de nombrar a las embarcaciones evidencian profundos cambios en la mentalidad del pescador y una paulatina secularización de todo su entorno social (ver cuadro 6).

Cuadro 6
DENOMINACIÓN DE LAS TRAINERAS DE CASTRO URDIALES

Referencias	Nº traineras
A la familia del propietario	105
Advocaciones religiosas	49
Patrióticas	7
A las virtudes del barco	6
Toreros famosos	5
Al origen geográfico del barco	5
A la Mar	4
A Castro Urdiales	3
A los astros	3
Naciones	2
Políticas e ideológicas	2
Otras	5

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

8. ÚLTIMO ESTERTOR: LAS TRAINERAS A MOTOR, 1920-1939

En muchos de los puertos del Cantábrico, pero de forma muy clara en Castro Urdiales, las traineras tradicionales de remos y velas no fueron eliminadas hasta la llegada de los motores de gasolina en fechas bastante tardías. Todavía, como bien demuestran muchas y magníficas fotografías, hasta hace bastante menos de un siglo la Dársena estaba repleta de traineras. El tamaño de las máquinas de vapor era tan grande que fue imposible adaptarlas a los estilizados cascos de las traineras. Pero cuando empezaron a aparecer a principios de la década de 1920 motores de explosión de gasolina, de un tamaño muy

pequeño, extremadamente reducido en comparación con los vapores, se abrió la posibilidad de adaptación en las traineras e incluso en los botes todavía más reducidos.

Con los pequeños motores de gasolina se produjo, al menos momentáneamente, una auténtica contradicción naval: estaba ya muy claro que la mecanización, más tarde o más temprano, iba a acabar con las ancestrales formas de propulsión; pero gracias al reducido volumen de las nuevas máquinas y la fácil introducción, las formas y líneas de las viejas traineras se iban a mantener por espacio de aproximadamente una veintena de años.

Aparecieron así las *traineras a motor*, tal como son denominadas en las listas de inscripción de la Ayudantía de Marina. En unos casos fueron traineras antiguas readaptadas y en otros de nueva construcción. En este último caso, para albergar con algo más de facilidad los motores de 6 a 10 C.V., crecieron un poco, tanto en eslora como en manga.

Cuadro 7
TRAINERAS A MOTOR INSCRITAS EN CASTRO URDIALES

Años	Número
1920-1929	27
1930-1939	2

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

Cuadro 8
ORIGEN Y ASTILLEROS DE LAS TRAINERAS A MOTOR DE CASTRO URDIALES

Puerto	Número
Ondárroa	16
Lequeitio	6
Castro Urdiales	3
Bermeo	2
Zumaya	2

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

Un total de 29 traineras a motor fueron las que se incluyeron entre los años 1920 y 1939 en las listas de nuestro puerto. Con ellas se repitió la misma historia que hemos visto con las traineras tradicionales: la mayoría de ellas vinieron desde astilleros vizcaínos, en especial de Ondárroa y Lequeitio. Curioso resulta también ver que casi la mitad de aquellas traineras motorizadas, que tuvieron su época dorada en los años veinte, fueron adquiridas en régimen de cooperativa por el Pósito de San Andrés (las famosas, entre los



Traineras en Brazomar (Castro Urdiales).

castreños, nº 1, nº 2, nº 3...) en los astilleros de Paulino Urresti de Ondárroa. También, casi de forma testimonial, se puede señalar que en los astilleros de Brazomar el maestro carpintero David García construyó tres traineras a motor. Los motores instalados en los barcos castreños, todos ellos muy ligeros e infinitamente más baratos que los mastodónicos de vapor, fueron los franceses "Ballot", "Clement Bayer", "Chandler", "Cleveland" los vitorianos de la casa "Ajuria".

Sin embargo, lo que parecía una última oportunidad de supervivencia al menos para las tradicionales líneas de construcción, no fue más que un último estertor, un final canto de cisne, del mundo de las traineras de pesca. Desde comienzos de 1930 una nueva oleada de motores y modelos de barcos (*lanchas a motor*, *lanchas automóvil*, *moto lanchas* y *motoras*) en menos de una década barrería para siempre de la flota de Castro Urdiales a las emblemáticas traineras. Únicamente se siguieron construyendo algunas, como bien podemos comprobar hasta la actualidad, con fines estrictamente deportivos. Las que los remeros de Castro, al igual que en otros puertos vecinos, iban a utilizar en los desafíos y regatas. Por esta última vía, afortunadamente, se han seguido conservando, concentradas en las traineras, unas líneas y formas de construcción naval que se pierden en el origen de los tiempos de nuestro mundo pesquero. El último símbolo y recuerdo vivo de la forma de navegar de nuestros antepasados.

9. A MODO DE EPÍLOGO

Es indudable, indiscutible, que nuestra afición al remo se pierde casi en el origen de los tiempos de Castro Urdiales como villa portuaria y marinera. Sin embargo, el comienzo de las primeras regatas de traineras castreñas hay que buscarlo en las demostraciones



Traineras de Castro Urdiales.

hechas para popularizar los nuevos barcos por los patrones castreños, y en los desafíos con las tripulaciones de vizcaínos aquí afincados a mediados del siglo XIX. Pero, no se nos olvide nunca, el "gen" último de las regatas está en la forma en como los pescadores, compitiendo unos con otros, se acercaban con las traineras hasta los bálamos de sardina y anchoa, y en las delicadas maniobras y ciabogas que habían de hacer para lagar con éxito las redes de cerco.

La trainera, una chalupa ballenera recuperada del pasado, mejorada y readaptada a las necesidades del siglo XIX, fue ante todo una embarcación de pesca. Pero en sus formas, líneas y modo de faenar estuvo desde el principio gravado el espíritu de la competición. Acabemos este pequeño trabajo, para intentar meternos un poco en los sentimientos de nuestros tatarabuelos y poder apreciar lo que hace mucho más de un siglo tenía que ser una estropada o una machacada del barco, transcribiendo un precioso documento conservado en el Archivo de la Capitanía Marítima. El Ayudante de Marina descri-

bía de esta manera un altercado acontecido entre dos traineras castreñas a comienzos del mes de mayo del año 1883:

"En la tarde de ayer, salieron a la mar con sus respectivas embarcaciones, los individuos Bonifacio Villanueva y Albarado y Ángel Tueros y Maza, poco después de haberse advertido la presencia al E. de una manjoa o banco de sardina. Desde el muelle de este puerto presencié el que suscribe el esfuerzo que hicieron las dos embarcaciones por llegar con anticipación al punto donde apareció la pesca. El patrón Villanueva logró aventajar al otro en la marcha y caló el arte primero, a consecuencia de lo cual, el Tueros llevó a cabo un acto que entraña cierto carácter de piratería, por más que el causante no tuviera exacta conciencia de la gravedad del hecho, embistió la red que se hallaba calada a fin de averiarla y ahuyentar también la pesca, logrando el último; después abordó la otra embarcación no sin colmar antes de injurias a los que iban en ella, e incitó a los tripulantes de la suya a una lucha personal, que hubiera dado funestísimas consecuencias si la prudencia de Villanueva no terminara el incidente desatracando las lanchas. Poco satisfecho todavía el agresor, esperó en el muelle a los marineros de Villanueva en la idea de reanudar la lucha iniciada, que no se efectuó por la presencia de mi autoridad y la del Alcalde de la Villa"³⁰.

³⁰ A.C.M.C.U., Registro de salida de oficios desde 1º de julio de 1882 a 31 de agosto de 1885, 4 de mayo de 1883.

**TRAINERAS INSCRITAS EN EL PUERTO DE CASTRO URDIALES
(AÑOS 1873-1880)**

Año	Trainera	Propietario	Medida (Tm)
1873	Benigna	José Ibarra	5
1873	Luisa	Tomás Llantada	4
1873	María	Ramón Rivero	5
1873	Flor del Puerto	Benigno Renovales	4,5
1873	Flor de Santurce	Gregorio Urustizola	5
1873	Santa Ana	Felipe Mar	5
1873	Dos Amigos	Antonio Gutiérrez	5
1873	Gallo	Francisco Uriarte	5
1873	Natividad	Miguel Pando	5
1875	María	Joaquín Landeras	4
1875	Voladora	Eugenio González	3
1875	Hormiga	J. M. Liendo y E. Garay	3,5
1875	La Pajarina	Camilo Vital	3,5
1875	Olachiaguesa	Carlos Fernández	3,5
1875	N. Señora Candelaria	Francisco Villanueva	7
1875	Benigna	Miguel Pando	4
1875	San José	Hilario Carasa	4
1875	San José	Emiliano de los Heros	3
1875	Julia	Cayetano Tueros	3
1875	Flecha	Saturnino Miñor	4
1876	Magdalena	Francisco Coscorrota	3
1876	Flor de Castro	Joaquín Gil	4
1876	Carmen	Esteban Usante	6
1876	Dos Hermanas	Alejandro Argos	3
1878	Joven Magdalena	Pedro Ontaleche	3
1879	San José	Esteban Garay	3
1879	Lequeitiana	Pedro Villanueva	3
1879	San Antonio	Crisanto Pando	3
1879	Jesús, María y José	José Villanueva	3
1880	Carmen	Gregorio Mar	3
1880	La Flor	Manuel Fernández	3
1880	Mariana	J. Martínez Llaguno	3
1880	Joven Carolina	Enrique Ahedo	3

**TRAINERAS INSCRITAS EN EL PUERTO DE CASTRO URDIALES
(AÑOS 1891-1927)**

Año const.	Trainera	Propietario	Esloza (metros)	Manga (metros)	Puntal (metros)	Arqueo (TRB)
1889	Joven Rosario	Venancio Rivero	10,75	1,8	0,91	3,97
1880	Carmen	Gregorio Mar	10,75	2,1	1,12	4,53
1882	Lenengua	M. Valle y J. Pando	10,85	1,98	0,83	4,07
1884	S. Antonio y S. Andrés	D. B. Torre	11,05	1,96	0,8	3,75
1889	Segundo San José	Esteban Garay	10,9	1,9	0,8	3,86
1889	La Fina	Pedro Villanueva	11,4	2,06	0,8	4,38
1889	San Juan Bautista	Daniel Villanueva	11,2	2	0,8	4,13
1890	El Ángel	Ángel Tueros	11,4	1,92	0,72	3,84
1887	Ondarresa	Gabriel Gorriarán	11,16	1,82	0,7	4,15
1890	Mazantini	Alejandro Rivero	11,5	1,92	0,86	4,04
1890	Lagartija	Daniel Villanueva	11,82	1,96	0,74	4,33
1890	San Antonio	Nicolás Acebal	11,2	1,92	0,82	3,88
1890	La Nueva Patria	Pedro Rivero	11,2	1,86	0,83	3,81
1890	La Flor de la Mar	Valentín Cuesta	10,35	1,84	0,8	3,55
1890	Santa Teresa de Jesús	José Villanueva	11,04	1,81	0,77	4,14
1891	Carmen	Gregorio Mar	10,9	1,92	0,8	3,86
1891	Virgen del Carmen	Crisanto Pando	10,6	1,95	0,8	3,82
1891	Magdalena	Juan Iturralde	11,1	1,84	0,8	3,65
1891	La Virgen María	Marcelino Valle	10,95	1,9	0,77	3,63
1891	Guerrita	Florencio Torre	11,15	1,9	0,8	4,18
1891	Joven Jesusa	Andrés Amor	11,25	1,86	0,82	3,89
1891	Eulalia	Venancio Rivero	11,15	1,85	0,77	3,85
1883	San Antonio Bendito	J. José Aramburu	11	2	0,8	4,12
1891	Isabelita	Salvador Lauseta	11,3	2,05	0,83	4,76
1892	San Jun Bautista	Daniel Villanueva	11,45	1,95	0,83	3,6
1892	Antonia María	Julián Hierro	11,5	2	0,83	3,61
1892	Joven Agustina	F. Pradera	11,15	2	0,73	4,53
1892	Joven Santa Ana	Simón Villa	11,13	1,9	0,8	3,51
1892	Joven Carmen	Miguel Goitia	11	1,8	0,77	4,47
1892	Joven Ascensión	José Pando	11,14	1,8	0,77	4,59
1892	Juanita	Antonio Maza	11,15	2	0,73	4,53
1892	Cinco Primos	T. Rivas y B. Olabeaga	11,2	2,03	0,8	4,69
1893	Dos Amigos	S. Barrio y M. Como	11,4	2	0,78	4,66
1893	Nueva Mazantini	Valero López	11,7	1,82	0,7	4,17

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

Año const.	Trainera	Propietario	Eslora (metros)	Manga (metros)	Puntal (metros)	Arqueo (TRB)	Año const.	Trainera	Propietario	Eslora (metros)	Manga (metros)	Puntal (metros)	Arqueo (TRB)
1892	Nueva María	Gabriel Gorriarán	11,7	2	0,75	4,86	1883	Virgen del Rosario	Pedro Villanueva	11,15	1,9	0,77	4,11
1893	Patria	Pedro Rivero	11,4	1,95	0,78	4,21	1884	Los Tres Hermanos	Hermanos Garay	10,85	2,02	0,8	4,47
1893	La Lequeitiana	Camilo Vital	11,6	2	0,79		1885	Jesús nazareno	Aniceto laya	11,4	2	0,8	4,45
1894	Lucero	Florentino Torre	7,53	1,68	0,65	2,27	1885	Joven Virginia	Antonio Trueba	10,92	1,88	0,8	4,02
1894	La Vizcaíno Montañesa	Gabriel Gorriarán	11,67	2	0,75	4,74	1885	Centinela	Dionisio Sagartay	11,25	2	0,8	4,32
1875	Flecha	Saturnino Miñor	10,8	2	0,81	4,21	1885	Joven Eloísa	Camilo Vital	11	2,02	0,8	4,12
1876	Magdalena	J.B. Coscorrosa	11,6	1,96	0,8	4,35	1885	Donostiarra	Miguel Goitia	10,9	2,06	0,82	4,7
1879	San Antonio	Nicolás Acebal	10,95	2	0,76	4,04	1886	Patria	Pedro Rivero	11,4	2	0,8	4,73
1880	San José	Esteban Garay	10,95	2,02	0,8	4,51	1886	Maximina María e Inés	Miguel F. Artundo	10,85	1,9	0,77	3,75
1880	San José Andrés	Juan O. Zabala	11,15	2	0,81	4,45	1886	Joven María	Alejandro Rivero	11,6	1,9	0,88	4,18
1880	Mariana	J.M. Llaguno	10,66	2,04	0,83	4,22	1886	María	Pedro Rivero	10,88	1,9	0,83	4,08
1889	Segundo San Jacinto	Miguel Goitia	11,1	1,9	0,8	4,1	1886	Eloísa	Camilo Vital	11,1	2,04	0,8	4,02
1880	Eufraisea	Joaquín Gil	10,9	1,98	0,81	4,39	1886	Joven Amelia	Venancio Rivero	11,05	2	0,83	4,14
1881	La Flor de la Mar	Valentín Cuesta	11,05	2	0,83	3,82	1887	Joven María	Alejandro Rivero	11,5	1,96	0,82	4,18
1883	Concha	S. Barrio Ibarlucea	11,73	1,98	0,82	4,25	1887	La Unión	Ángel Tueros	10,9	1,94	0,84	4,42
1883	La Blanca	Pedro Ochoa	10,95	1,96	0,81	4,37	1887	La Soledad de María	Pedro Villanueva	11,12	1,91	0,81	4,2
1883	Joden Margarita	F. Pradera	10,64	2,06	0,82	4,52	1888	Joven Concepción	Julián Hierro	10,9	1,92	0,8	3,7
1883	Esperanza	Eugenio San Miguel	10,9	1,98	0,8	4,25	1888	Joven María	Gabriel Gorriarán	11,07	1,94	0,84	4,39
1883	Juanita	Florencio Torre	10,75	2	0,83	4,1	1889	Joven María	Salvador Lauret	11,2	2	0,83	4,03
1883	Joven Valentina	Lorenzo Olazari	10,82	2,08	0,8	4,49	1888	Joven Rosario	Venancio Rivero	11,1	2	0,8	4,1
1883	Joven Crisanta	Agustín Hierro	10,75	2,04	0,8	4,53	1888	Joven Concha	Claudio Gáinza	10,85	1,9	0,8	3,84
1883	Joven Magdalena	Teodoro Rivas	11	1,9	0,8	3,64	1895	Teresa de Jesús	José Villanueva	11,6	2	0,75	5,2
1883	Joven Agustina	Andrés Amor	11	2,04	0,8	4,64	1895	Joven María	Ángel Tueros	11,5	2	0,73	4,54
1883	María	Ángel Tueros	10,6	1,94	0,81	4,04	1895	Dos Hermanos	Santiago Barrio	11,3	1,98	0,77	4,41
1883	Joven Isabel	Bonifacio Villanueva	10,8	1,95	0,8	4,18	1895	Santo Domingo	Ambrosio Bedialauneta	11,6	1,8	0,8	3,54
1883	La Begoñesa	Nicolás Acebal	11,05	2	0,82	4,52	1896	Joven Isabel	Domingo Calzadas	11,4	1,82	0,72	4,28
1883	San Antonio	Antonio Maza	10,66	2	0,83	3,55	1897	P. Concepción	Pedro Rivero	11,45	2,01	0,79	4,76
1883	Agustina	Alejandro Rivero	11,1	2,04	0,8	4,23	1897	Joven Agustina	Andrés Amor	11,4	1,9	0,76	4,28
1883	Los dos Mellizos	Dionisio Oribe	10,95	2	0,81	4,44	1898	Joven María	Gabriel Gorriarán	11,4	2	0,75	4,63
1883	Antonio María	Julián Hierro	10,85	2,07	0,8	4,54	1898	Joven Teresa	Eustaquio Cuesta	11,35	2,02	0,79	4,64
1883	Joven Aurora	Aniceto Laya	11,1	1,94	0,78	4,66	1899	Joven Soledad	Salvador Ureta	11,7	2,17	0,8	
1883	Los tres Hermanos	Gregorio Mar	11,14	2	0,76	4,21	1899	Santa Clara	Venancio Rivero	11,5	2	0,79	
1883	Joven Ángela	Evaristo Pando	10,85	1,94	0,8	3,94	1899	Joven Dolores	Juián Hierro	11,1	2,02	0,75	4,15
1883	La Concepción	Hermanos Miñor	10,9	2,02	0,83	4,59	1899	San Gabriel	Gabriel Gorriarán	11,6	2,33	0,86	
1883	Eufrasia	J. Gil Campos	10,66	2,04	0,84	4,39	1899	Elisa	Manuel Carro	11,3	1,85	0,75	
1883	Joven Vicenta	José María Escorta	11,32	1,96	0,76	4,77	1900	Joven Carmen	Miguel Goitia	11,1	2,02	0,74	3,5
1883	María la Begoñesa	José María Escorta	11,35	1,94	0,8	4,6	1900	Lola	Valentín Pradera	11,18	1,88	0,8	3,66

Año const.	Trainera	Propietario	Eslora (metros)	Manga (metros)	Puntal (metros)	Arqueo (TRB)	Año const.	Trainera	Propietario	Eslora (metros)	Manga (metros)	Puntal (metros)	Arqueo (TRB)
1900	Ave María	N. Simón Villanueva	11	1,9	0,86	3,58	1910	Constancia	Esteban Ibarlucea	11,4	2	0,7	4,56
1900	N. Señora de Begoña	Ambrosio Bedialauneta	11,4	2,6	0,85	5,34	1910	Bombita	Vicente Gaínza	11,8	1,85	0,6	4,18
1901	N. Señora de Marzo	Pedro_Rivero	11,7	2,83	0,9	3,5	1910	Yo no sé	Jacinto Cortázar	11,5	1,95	0,72	4,03
1901	Ángel de la Guarda	Paulina Fernández	11,65	2,02	0,83	4,2	1910	Argentina	Ramón Cerdá	12,2	1,95	0,93	3,3
1901	Soledad de María	Daniel Villanueva	11,06	1,91	0,82	3,67	1911	Vizcaíno Montañesa	Valentín G. Ibarra	11,15	2,13	0,86	5,28
1901	San José	Venancio Rivero	11,85	2,39	0,93	5,58	1911	Sol de Castro	Domingo Mendieta	11,15	1,85	0,65	2,84
1901	José y María	Antonio Carasa	11,15	2,02	0,83	4	1912	Joven Argentina	Dionisio Pando	11,6	1,86	0,78	3,56
1901	N. Señora del Rosario	Venancio Rivero	11,15	1,96	0,8	3,69	1912	Silvestre Ochoa	Julio P. Helguera	10,3	1,65	0,9	3,8
1901	Seis Hermanos	Salvador Ureta	11,6	2,3	0,84		1912	Jesús Nazareno	Dionisio Gómez	11,3	1,95	0,75	4,07
1901	Jesús, José y María	Vicente Gaínza	11,85	2,4	0,93		1912	Purísima Concepción	Eustaquio Cuesta	11,6	1,86	0,76	3,53
1901	Virgen del Carmen	Paulina Martín	11,2	2,08	1,3	4,87	1912	Sagrada Familia	Venancio Rivero	11,25	1,95	0,75	4,05
1901	Joven Juanita	Julián Hierro	11,6	2,25	0,67	5,6	1912	Joven Lola	Julián Hierro	11,6	1,98	0,76	4,31
1901	Virgen del Puerto	Pedro Rivera	11,65	2,61	0,86	5,5	1912	María Teresa	Ambrosio Bedialauneta	12	1,8	0,92	3,81
1902	San José	Eustaquio Cuesta	11,36	2,15	0,85	5,32	1912	Luz Divina	Gabriel Gorriarán	11,36	1,96	0,73	4,12
1902	Rosario	Ángel Iriberry	11,8	2,57	0,97	5	1912	Corazón de María	José Sanchoyarto	11,7	1,8	0,97	4,1
1902	Santa Clara	Pedro Rivero	11,5	2,07	0,87	5,46	1912	La Blanca	Vicente Gaínza	12	1,84	0,76	3,46
1902	Virgen del Refugio	Daniel Salazar	11,45	2,15	0,8	5,49	1913	Joven Micaela	Juan Gaínza	11,7	1,95	0,77	4,45
1902	Cándida	Víctor Laza	7,3	1,95	0,89	3,17	1913	Joven Consuelo	Miguel P. Helguera	11,7	1,95	0,77	4,45
1903	La Mariposa	Luis Arnaiz	11,65	1,98	0,75		1913	Santa Teresa de Jesús	Domingo Mendieta	11,6	1,88	0,78	3,5
1903	San Roque	Venancio Rivero	11,4	1,9	0,7	4,28	1913	Avenida de Mayo	Miguel Liendo	11,5	2	0,67	5,41
1904	Las Dos Hermanas	José Villanueva	11,4	2,05	0,78	4,97	1913	Joven Mercedes	Severo Velar	11,75	1,98	0,8	4,34
1904	Joven Amalia	Venancio Rivero	12	2,4	0,9	5,49	1913	Libertad	Daniel Villanueva	11,5	2	0,77	5,42
1904	San Juan	P. Laca y P. Hoz	11,4	2,08	0,82	5,29	1914	Pepita	Eleuterio Bárcena	11,5	1,95	0,78	3,7
1904	Los Dos Hermanos	Gabino Romaña	7,35	2	0,82	3,08	1914	Pinta	Valentín G. Ibarra	11,6	1,96	0,73	4,25
1905	Lourdes	Eusebio Balenciaga	11,6	2,08	0,85	5,74	1914	La Conchita	Miguel Goitia	11,35	2,1	0,78	3,93
1905	N. Señora del Pilar	Jacinto Cortázar	11,7	2,08	0,8	5,47	1915	Flor de la Mar	Eustaquio Cuesta	11,49	2,08	0,78	3,94
1906	Reina María Cristina	Vicente Gaínza	12,02	2,3	0,88	6,37	1915	Ángel de la Guarda	José Burgaz	11,65	2,07	0,78	3,98
1906	Mimosa	Venancio Rivero	11,67	2,05	0,83	5,05	1915	Bernardina	Hermanos Tueros	11,6	2,05	0,77	3,86
1907	Rosario	Timoteo del Sel	11,8	2,02	0,82	5,08	1915	Virgen del Carmen	Julián Hierro	11,4	2,1	0,75	4,81
1907	Amparo	Timoteo del Sel	11,8	2,02	0,82	5,08	1915	María Clara	Ambrosio Bedialauneta	11,4	2,1	0,75	4,81
1907	Virgen del Mar	Manuel Corro	11,1	1,95	0,7	4,17	1915	¿Cómo fue?	Miguel P. Helguera	11,6	2,08	0,76	3,88
1909	Santa Elena	Julio Zaballa	11,4	2,09	0,84	5,16	1915	La Aurora	Miguel Liendo	11,5	2,1	0,8	4,09
1909	Rosa	José Heros	11,1	1,9	0,73	33,3	1916	Joven Concepción	Miguel Perales	11,5	1,95	0,78	3,7
1909	María Bendita Eres	F. Pradera	12	2,1	0,75	4,36	1916	La Numancia	Miguel Goitia	11,56	2,08	0,77	3,92
1909	Pedro María	D. Gómez Artaza	10,62	1,98	0,83	3,8	1917	Adela	Alfredo Salvarrey	11,4	1,96	0,78	3,7
1909	Daniel	Daniel Pando	11,2	1,95	0,75	4,31	1917	Joven Antonio	Carmen Martínez Tubet	12,75	1,87	0,76	3,65
1910	Joven Carmen	Miguel Goitia	12	1,85	0,77	4,21	1917	María Mercedes	Carmen Martínez Tubet	11,75	1,93	0,75	3,6

Año const.	Trainera	Propietario	Eslora (metros)	Manga (metros)	Puntal (metros)	Arqueo (TRB)
1919	Conchita	Federico Pando	11,35	1,82	0,82	3,7
1919	Esmeralda	Pedro Zaballa	11,6	2	0,79	4,53
1919	Viva España	Vicente Gaínza	14,6	2	0,7	4,71
1919	Duque	Agustín Salas	11,58	1,87	0,74	4,24
1920	Joven María	Ángel Úrculo	11,53	2,1	0,78	4,79
1920	La Gitana	José María Quintana	11,4	2,04	0,76	4,41
1920	La Voz del Mar	Víctor Laza	11,3	1,9	0,79	3,97
1920	El Alba	P. Aqueche y F. Bedialauneta	11,89	1,93	0,76	5,11
1920	Unión La Paz	Alejandro Carasa	11,57	1,98	0,76	3,99
1920	Infanta Isabel	Carmen Martínez Tubet	11,7	2,09	0,78	4,52
1920	Castreña Nº 4	Sociedad Vasco-Castreña	11,6	1,95	0,87	5,6
1920	Engracia	Ramón Arizmendi	11,6	1,95	0,78	4,39
1921	Evarista	Hipólito García	10,65	1,94	0,89	3,32
1927	Milagros	Carlos Puente	10	2,15	0,79	2,15

Fuente: Archivo Capitanía Marítima de Castro Urdiales, "Listas de embarcaciones".

TRAINERAS A MOTOR INSCRITAS EN EL PUERTO DE CASTRO URDIALES (AÑOS 1920-1939)

Año const.	Trainera	Propietario	Eslora (metros)	Manga (metros)	Puntal (metros)	Arqueo (TRB)
1920	María Madre	José Sanchoyarto	14,47	2	0,95	4,8
1920	San Juan	A. Zaballa y E. Hierro	11,45	2	0,95	4,82
1920	San Pedro	Echevarría-Gorriarán	10,55	2,08	0,8	4,25
1920	Bien Aparecida	Gabino Romaña	11,4	2	0,98	4,81
1920	Virgen del Carmen	Miguel Pando	14,45	1,95	0,92	4,49
1920	Santa Ana	Larena-Salas-Sánchez	11,6	2	0,99	5
1921	Giralduni	Vicente Gaínza	11,1	2	0,89	4,41
1921	Charina	Blas Solabarrieta	11,4	2,05	0,99	5,24
1921	Pérez Galdós	Vicente Ayarza	11,4	2,05	0,95	4,95
1921	Joven María	Julián Hierro	11,7	1,97	0,88	3,09
1921	Pepita	Martín Venzal	12	1,85	0,86	3,71
1921	El Sol	Cecilio Mar	11,66	2,16	0,82	4,91
1922	N. Señora de Begoña	Evaristo Hierro	11,6	2,09	0,95	5,2
1922	Campeón Cantábrico	Juan Elgué	11,55	2,09	0,93	5,3
1922	Nº 1	Pósito San Andrés	11,55	2,1	0,95	5,34
1922	Nº 2	Pósito San Andrés	11,55	2,1	0,95	5,34
1922	Nº 3	Pósito San Andrés	11,55	2,1	0,95	5,34
1922	Nº 4	Pósito San Andrés	11,55	2,1	0,95	5,34
1922	Nº 5	Pósito San Andrés	11,55	2,1	0,95	5,34
1922	Nº 6	Pósito San Andrés	11,55	2,1	0,95	5,34
1922	Nº 7	Pósito San Andrés	11,55	2,1	0,95	5,34
1922	Nº 8	Pósito San Andrés	11,55	2,1	0,95	5,34
1922	Nº 9	Pósito San Andrés	11,55	2,1	0,95	5,34
1922	Nº 10	Pósito San Andrés	11,55	2,1	0,95	5,34
1922	Nº 11	Pósito San Andrés	11,6	2,05	0,9	5,26
1922	Nº 12	Pósito San Andrés	11,6	2,05	0,9	5,26
1923	Sabina	Manuel Belmonte	9	2	0,82	3,8
1932	Bilbao	Jesús Albo	8,4	1,92	0,8	3,75
1939	Sagrada Familia	Jesús Albo	11,3	2,57	0,84	6,98

Fuente: Archivo Capitanía Marítima de Castro Urdiales, "Listas de embarcaciones".