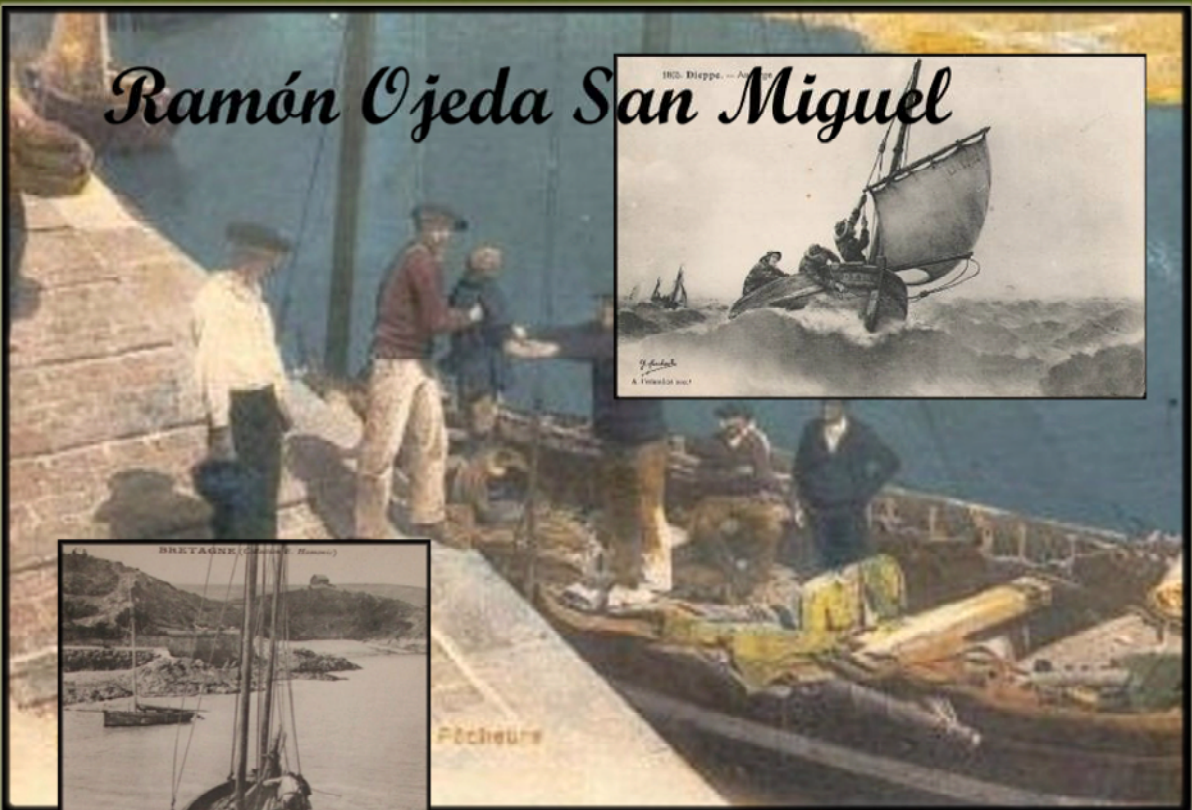
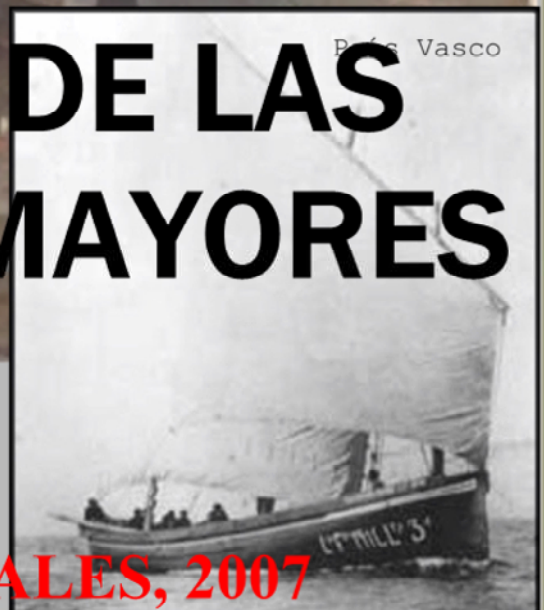


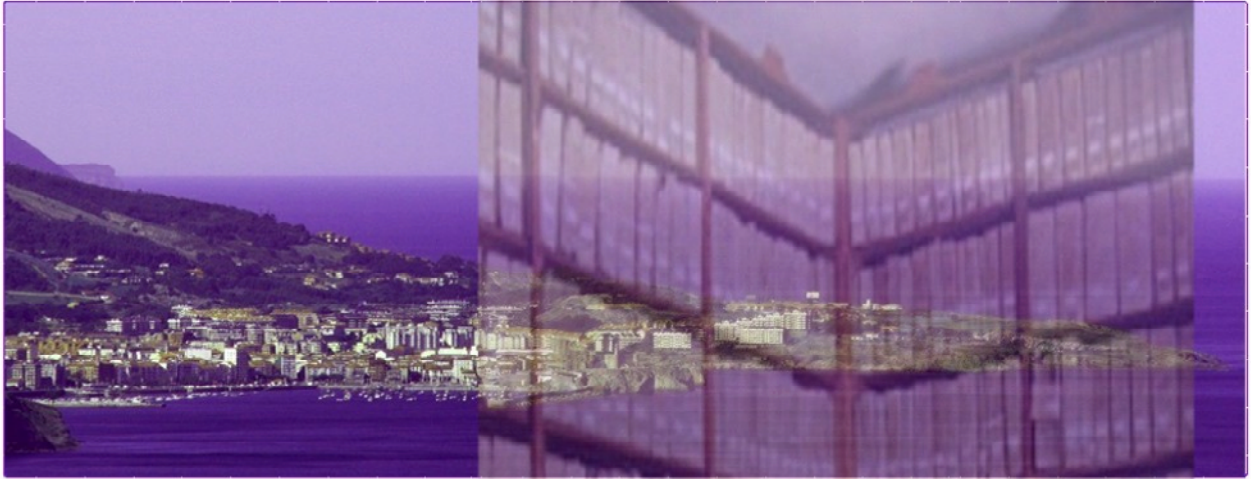
*Ramón Ojeda San Miguel*



# APUNTES PARA EL ESTUDIO DE LAS LANCHAS MAYORES



**CASTRO URDIALES, 2007**



© Ramón Ojeda San Miguel

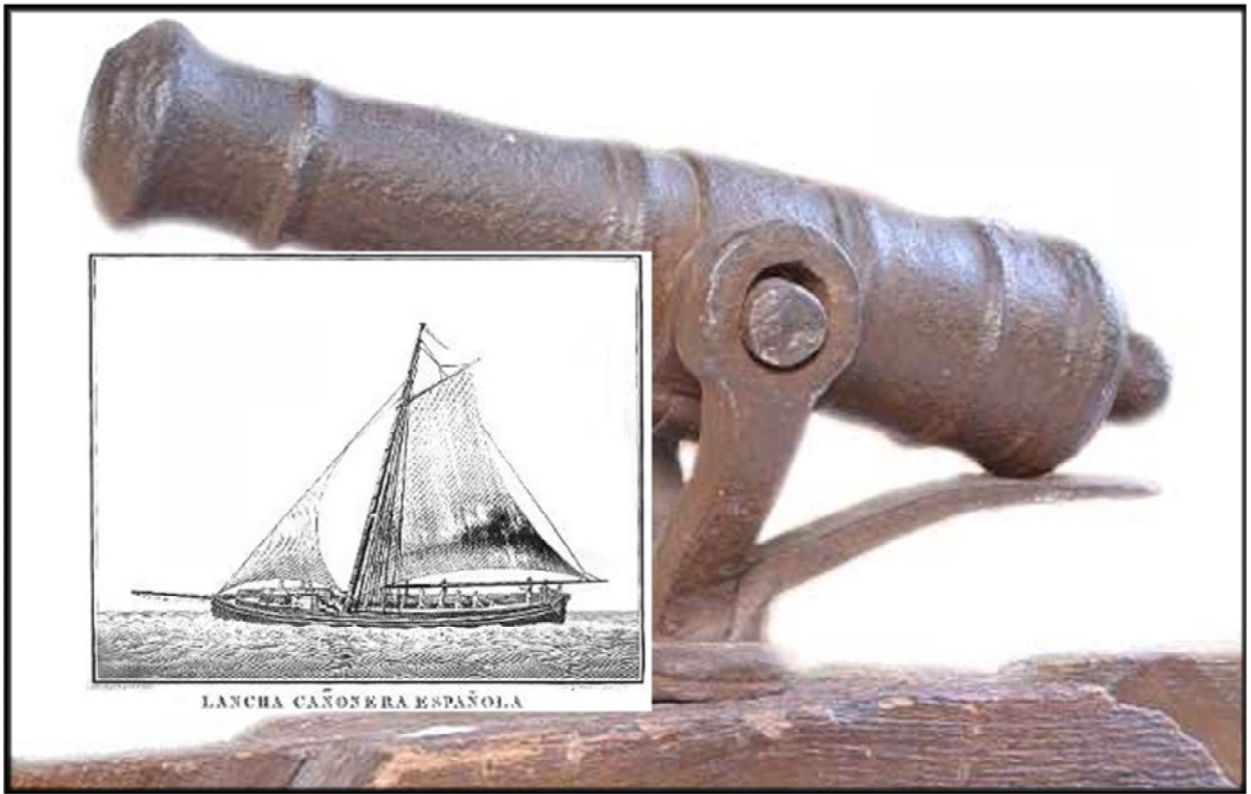


*“Buque sin cubierta, sepultura abierta”.*  
(Proverbio popular)

---

*“Cuando nos llama la pluya, la pluya,  
y el sueño estamos gozando, gozando,  
nos dicen nuestras mujeres:  
Hombre que te están llamando.  
Bajamos todos al muelle  
con el cesto y la ración  
a ver que dice el patrón.  
Muchachos saltar a bordo, a bordo.  
Muchachos a la mar vamos.  
A la salida del muelle  
a Dios nos encomendamos  
mirando con atención, atención  
las nubes van corriendo  
las lanchas bien orzadas  
y no pueden coger puerto  
Virgen del Carmen gloriosa, gloriosa  
te venimos a alumbrar, alumbrar  
el día Sábado Santo  
nos sacaste de la mar”.*

(Canción popular de Castro Urdiales. Agustina Pérez, la “Majamanzanas”).



LANCHA CAÑONERA ESPAÑOLA



HENDAYE. — Le Port. Débarquement de la Sardine. — ND Plot

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



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



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



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



*“Este mundo de la pesca, ha sido siempre humilde y, en ocasiones, hasta marginado. Merecedor de escasa o nula atención por parte del resto de la sociedad, han sido los actuales problemas que se ciernen sobre los hombres y mujeres de la mar, los que han traído a primer plano de la actualidad la vida, la historia y las herramientas que se emplearon para sobrevivir en una costa tan áspera como la cantábrica.*

*Un bilbaíno, editor de experiencia, me comentaba no hace mucho, que pocas personas se interesarían por el tema de la pesca. ¡Ah! Si se tratara de hablar y escribir sobre trasatlánticos o yates, en los que se pasea la gente elegante, el éxito estaría asegurado. Pero las embarcaciones pesqueras son sucias, huelen mal y transportan a sencillos trabajadores”.*

Juan Carlos Arbex\*

---

\* Conferencia pronunciada, el día 1 de junio de 1982, en el Aula de Cultura de la C.A.M. de Bilbao.



5 BANQUES DE PÊCHE PAR GROS TEMPS. — LL.



**D**esprovistas de cubierta, difícilmente con más 15 metros de eslora, casco panzudo y liso desde el siglo XVIII, aparejo de velas trapezoidales al tercio, soporte de mayor y trinquete, casi de dos proas, y dotadas de toletes para utilizar remos en caso de maniobras difíciles, las *lanchas mayores* o *lanchones* de Castro Urdiales, *chalupas kaleras* o *trincados vizcaínos*, se conforman como los actores estelares de este pequeño estudio.

Pero esta vez no se trata de un trabajo ex profeso de arqueología náutica, o de una investigación estrictamente técnica de estas embarcaciones, que, por lo demás, ya se hizo en otra publicación<sup>1</sup>: es, simplemente, un intento de aportar nuevos datos para el mejor conocimiento del contexto histórico en el que estos buques pesqueros se desarrollaron en sus últimas décadas de existencia.

El objetivo, vaya por delante, de estas cuartillas es dar a conocer dos documentos encontrados en el Archivo General de la Marina. Ambos, además de algunas noticias adyacentes sumamente interesantes, contribuyen a mejorar el conocimiento y ambiente histórico en el que se desarrollaron las lanchas mayores del Cantábrico entre los años 1847 y 1878.

Es cierto, y perfectamente demostrable, que muy a finales del siglo XIX y a principios del siguiente, para responder a la amenaza que suponía la aparición de los revolucionarios vaporcitos de pesca, las lanchas mayores mejoraron técnicamente; sobre todo incorporando en algunos puertos la cubierta y aumentado de dimensiones. Pero, como ahora veremos en nuestros documentos, parece que los pescadores siguieron negándose con tozudez a mejorar e innovar la arquitectura de estos barcos a lo largo de casi todo el siglo XIX.

Restos arqueológicos, escudos y sellos medievales, relatan bien a las claras el entronque familiar de casi todas las naves pesqueras de la fachada atlántica europea. Las antiguas pinazas y luego lanchas mayores se

---

<sup>1</sup> Ojeda San Miguel, R. Barcos tradicionales de pesca en Castro Urdiales: las lanchas besugueras y boniteras. Castro Urdiales, 2004.



mantuvieron con pocas innovaciones técnicas entre los siglos XV y XVIII: “La evolución fue prácticamente paralela en toda la costa noreste europea, al menos hasta el siglo XIX. A mediados de esa centuria, ya fueran galeones y lanchas xeiteiras gallegas, lanchas de Laredo, traineras, boniteras, lugres bretones, balandras y falúas inglesas, todos tienen rasgos comunes que denuncian un pasado común desde las Rías Bajas hasta los acantilados de la Mancha”<sup>2</sup>.

En el siglo XVIII las chalupas bretonas y las del Cantábrico sorprendentemente eran muy similares. Si embargo, desde comienzos del siguiente siglo empezaron a evolucionar por caminos diferentes. Parece que vamos a asistir a una carrera de mejoras técnicas, en la que llevarán las de ganar las embarcaciones de Bretaña:

“La embarcación bretona ... ha evolucionado totalmente hacia la vela áurica, amurando las velas a los pies de los palos y hundiendo su popa. Para compensar el desequilibrio de dos velas al tercio tan parecidas, aparece un foque. No hay estais y si obenques.

Entre tanto, la chalupa vasca ... ha quedado estancada en el siglo XIX, picando sus vergas de tal forma que ya no tienen el punto de driza *al tercio* de su longitud, sino *al cuarto*. Como conseguir velocidad es importante, el casco ha decidido no aumentar su calado y por ese motivo ha tenido que alargar la pala del timón y compensar el posible abatimiento gracias a una orza móvil que se instala a sotavento y en el primer tercio de la eslora. Los estais o burdas se mantienen, así como la primitiva bolina que tensa el borde de ataque de la vela mayor.

Entre estos dos diseños náuticos hay una distancia de casi cuarenta años, aunque las dos embarcaciones convivieron entre 1890 y 1915”<sup>3</sup>.

“Si miramos una bonitera vizcaína y un lugre bretón de la época, veremos escasas diferencias entre ellos. Denuncian a las claras un antepasado común: lugres, balandras, falúas, nickies, pequeños caches... Buques europeos muy similares entre los que destaca orgullosamente la bonitera cantábrica.

---

<sup>2</sup> Arbex, J. C. Arrantzaria. Evolución de la Construcción Artesanal, de la Pesca y de sus Artes en Euskalherria, Bilbao, 1984, p.26.

<sup>3</sup> Arbex, J. C. Embarcaciones tradicionales. La vela al tercio y los últimos pesqueros a vela del Golfo de Vizcaya, Itsas Memoria. Revista de Estudios marítimos del País Vasco, 2 , Untzi Museoa-Museo Naval, Donostia-San Sebastián, 1998 , p. 373.

Parece, sin embargo, que las Landas han actuado como “zona neutral” entre la costa norte europea y la costa cantábrica. Así, en su desarrollo, la embarcación pesquera cantábrica ha adaptado señas de identidad propias. Si los buques franceses e ingleses son de mayores dimensiones y se propulsan fundamentalmente a vela, los cantábricos no abandonaron nunca los remos. El palo mayor de nuestras naves se sitúa en el centro de la eslora, manteniendo un pequeño trinquete a proa. Mientras, sus hermanos europeos, optan por situar el palo mayor desplazado hacia proa e instalan sobre el mismo carel de popa una pequeña mesana con velas en candonga. Con ello, el centro bélico de estos buques tiende a proa, para equilibrar el buque.

Otros pequeños detalles diferenciales pueden estar en los rizos de las velas al tercio, ausentes en las embarcaciones de nuestra costa y el empleo por los nórdicos de auténticos obenques.

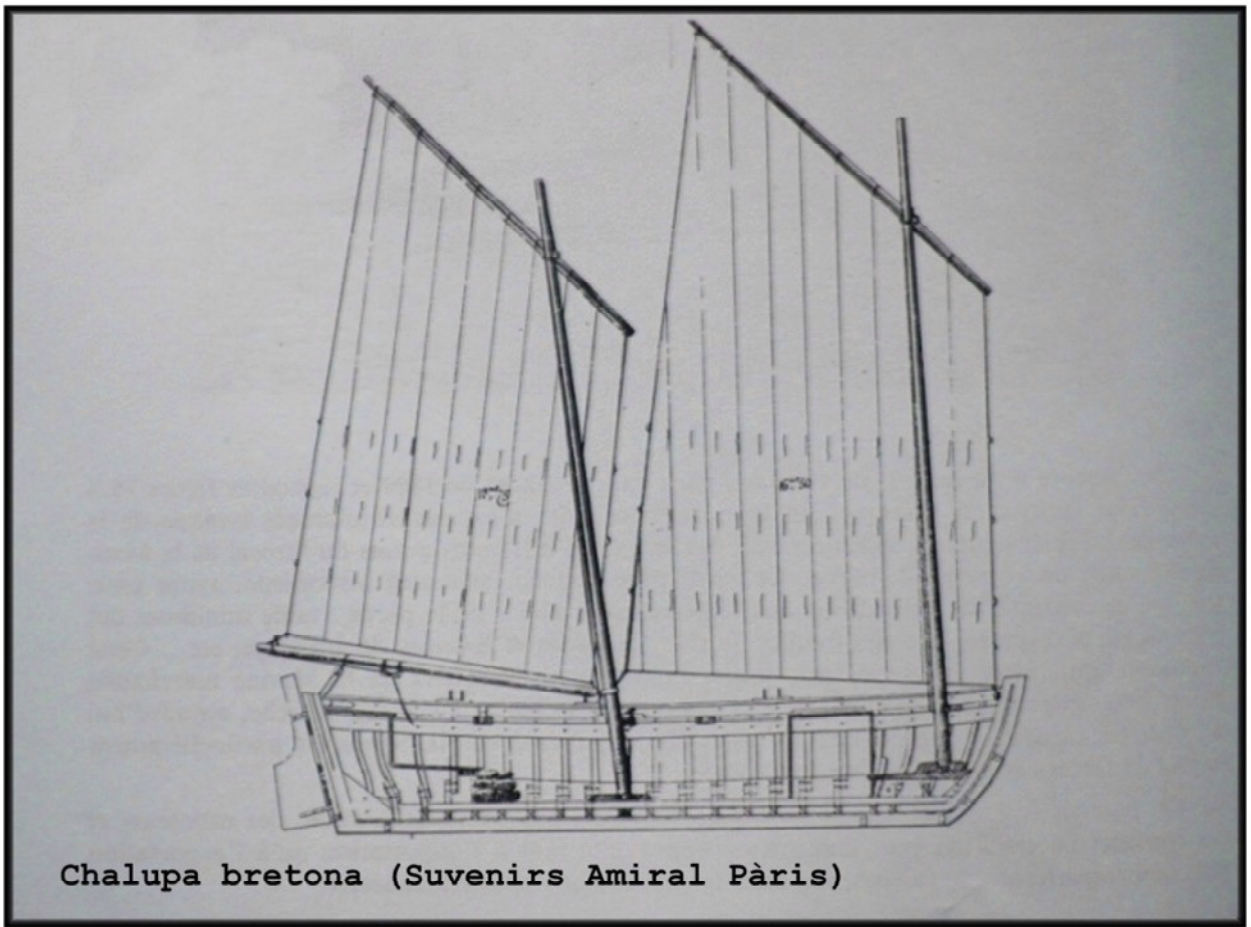
En resumen, puede decirse que desde Bayona a San Vicente de la Barquera, evoluciona una embarcación que, aunque está íntimamente emparentada con otras europeas, adquiere con el paso de los años, una acusada personalidad”<sup>4</sup>.

Las lanchas mayores, chalupas vascas y trincaduras vizcaínas se utilizaron fundamentalmente en las faenas pesqueras; pero también, lo que significará al final la introducción de pequeños avances técnicos, en el pequeño transporte de cabotaje (lanchones), como buques guardacostas y escamapavías en algunos conflictos bélicos. Como perfectamente argumenta Juan Carlos Arbex: “A golpe de galerna y de tragedias, el pesquero vasco evoluciona. La galerna del Sábado de Gloria ..., dota de cubierta a las chalupas. Otra luctuosa galerna, la de agosto de 1912, termina con la vela y afirma los balbuceos del vapor. Los violentos temporales de finales de los años cincuenta, y particularmente de los años 1961, dan la puntilla a las popas de *cola de pato*. La fuerte mar de proa con que se enfrentan las boniteras que regresan a casa desde los lejanos caladeros saharianos, fuerzan a introducir las reforzadas proas de *violín* a partir de 1968...”<sup>5</sup>

---

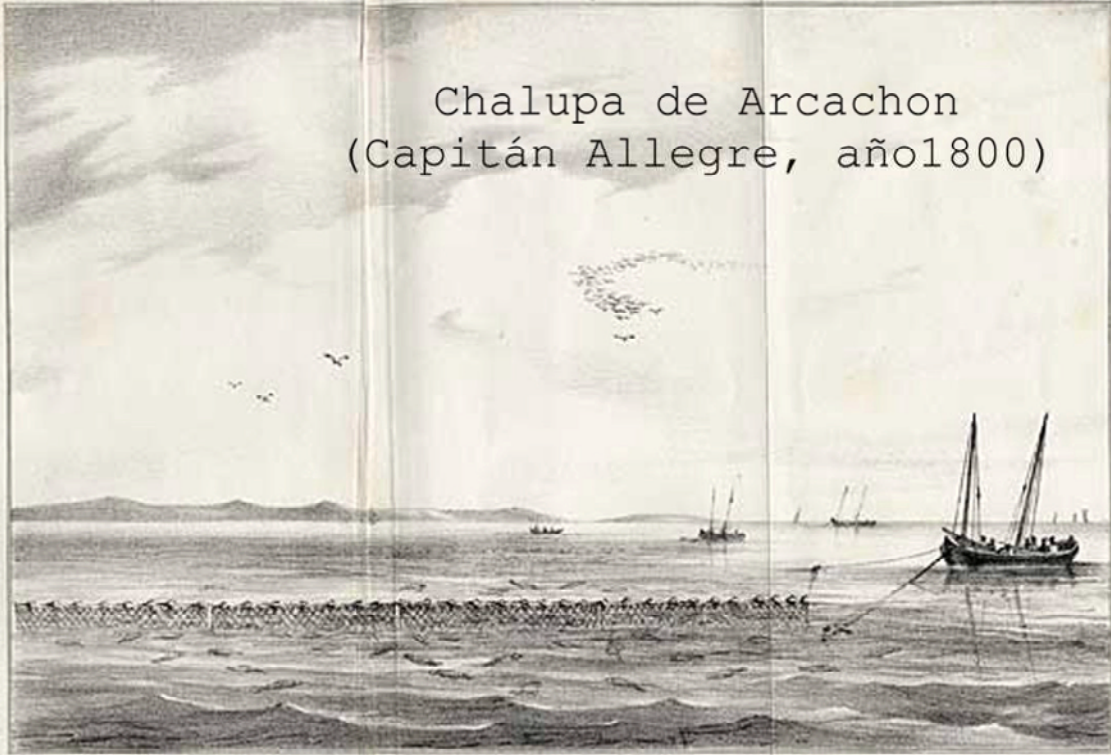
<sup>4</sup> Arbex, J. C. La Flota de Bajura en el siglo XIX, Bermeo, 3, 1983, p. 10 y 11.

<sup>5</sup> Arbex, Arrantzaria, ob. cit., p.25.



Chalupa bretona (Suvenirs Amiral Pàris)

Chalupa de Arcachon  
(Capitán Allegre, año 1800)



PÊCHE AU FILET TRÉMAIL

par les Chaloupes d'Arcachon

Bretaña



Guardacostas irlandeses



Chalupa británica





**(LANCHAS INGLESAS)**



(GRAN BRETAÑA)

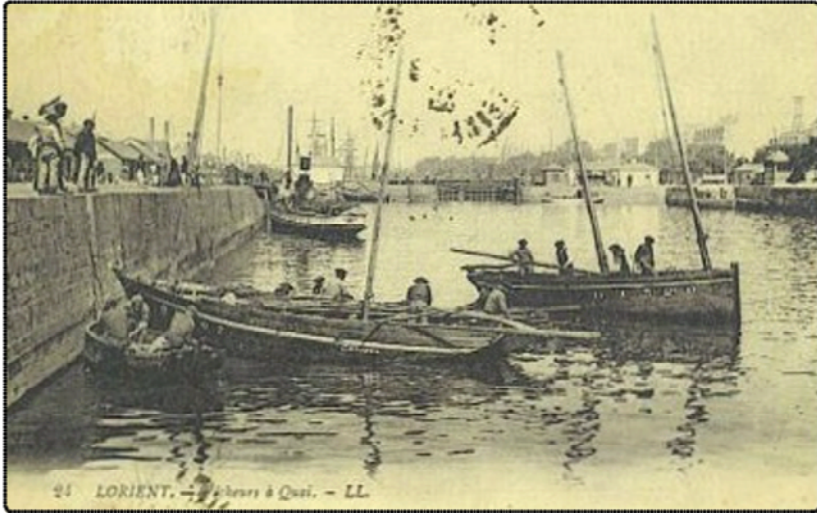


**(LANCHAS INGLESAS)**





**(LANCHAS INGLESAS)**



21 LORIENT. — Le port et le Quai. — LL



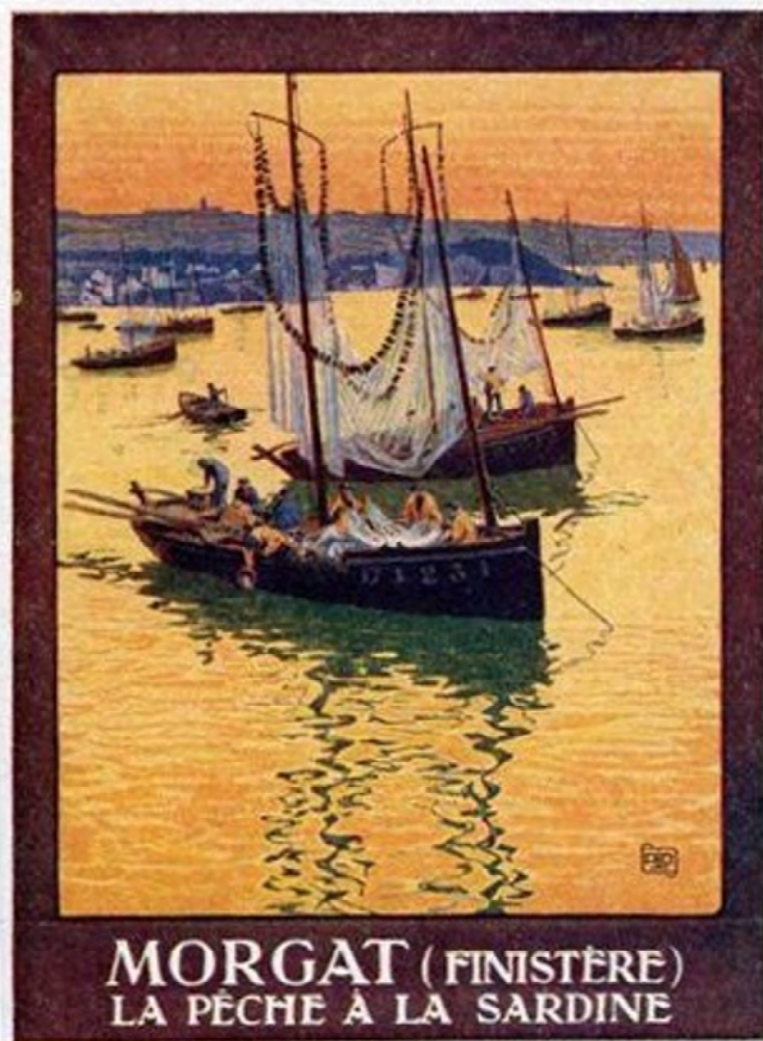
ILE D'OLÉRON — Le port Phare et le Port

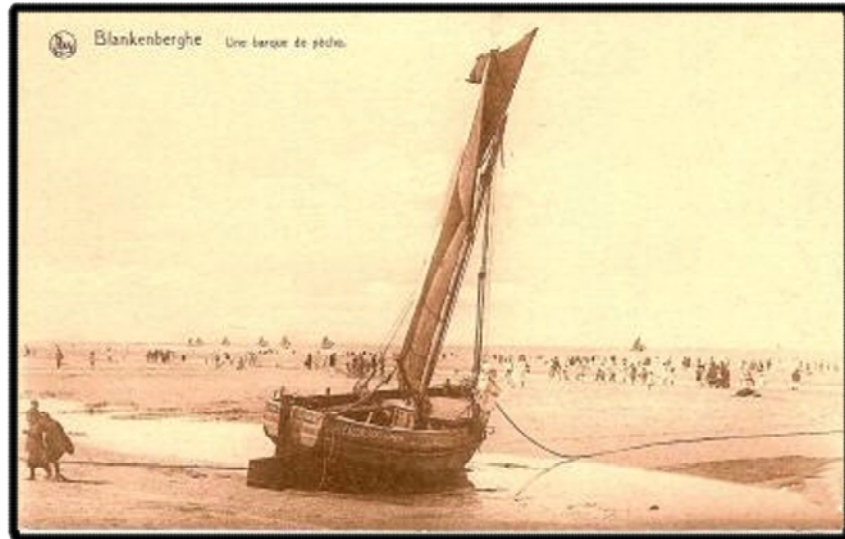


PORT-NAVECK (Finistère) - Station balnéaire - Joli Port de pêche situé à l'embouchure de deux rivières, l'Aren et le Balin

(LANCHAS FRANCESAS)







(LANCHAS BELGAS Y FRANCESAS)

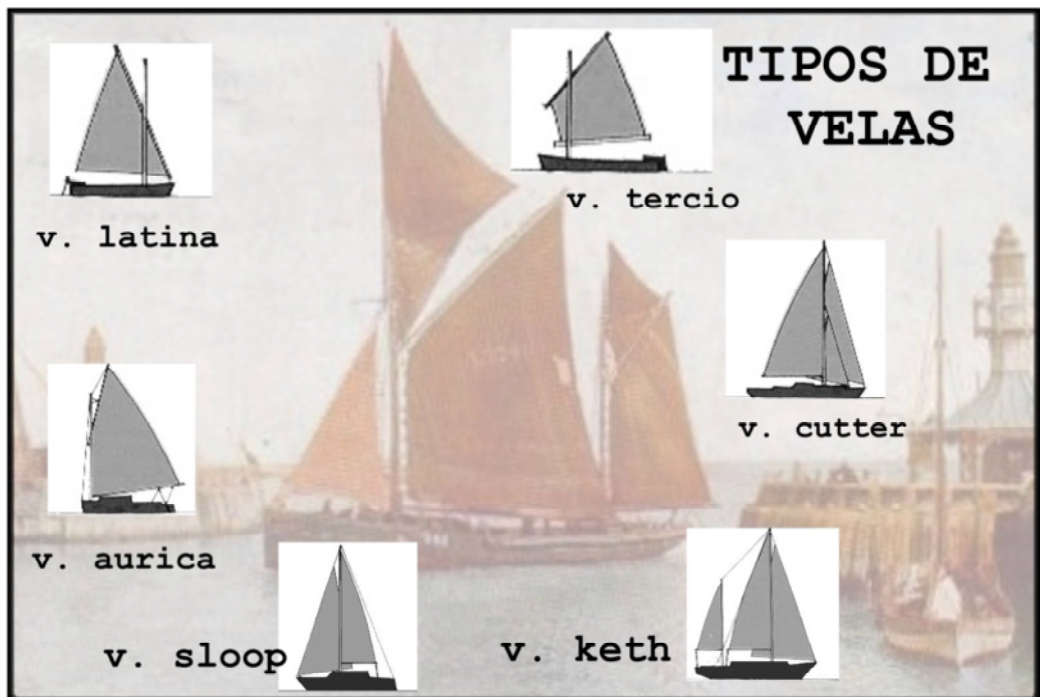
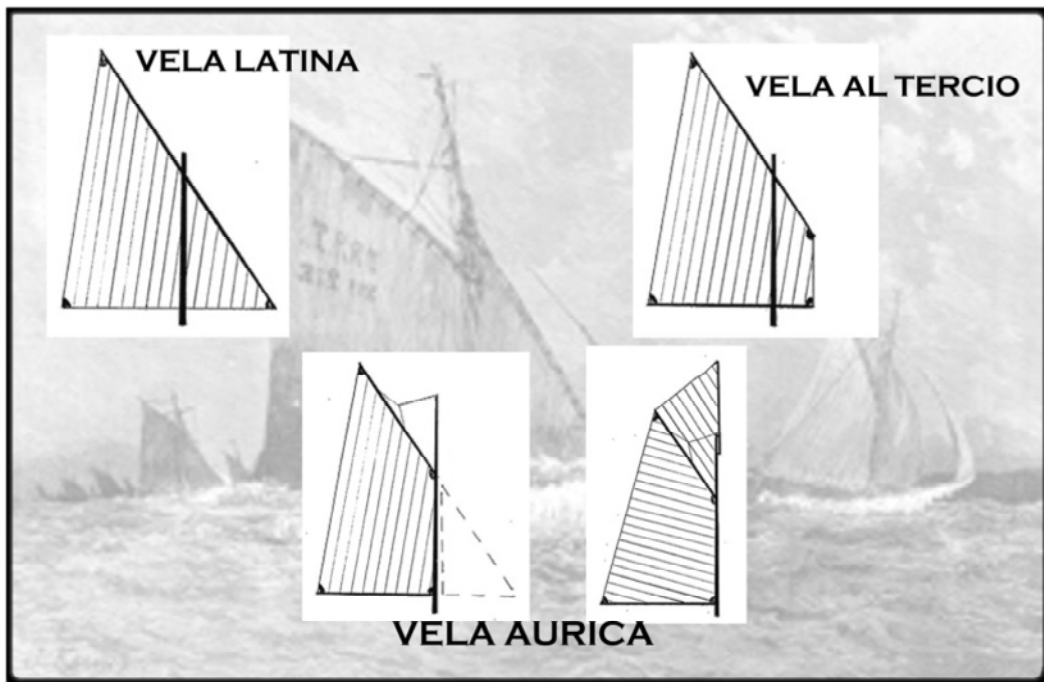


(FRANCIA)





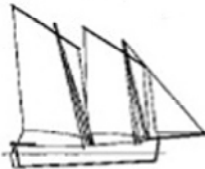
(LANCHAS EN LA FACHADA ATLÁNTICA DE FRANCIA)



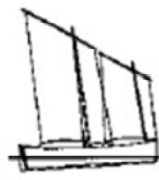




### EVOLUCIÓN LANCHA MAYOR



### EVOLUCIÓN CHALUPA BRETONA



(JUAN CARLOS ARBEX)

Entremos ya a comentar sustancialmente los dos documentos antes presentados y, que al final del trabajo se reproducen íntegramente. Acabada la Primera guerra carlista, después de muchos siglos de especial sistema foral, las adunas se trasladan en el País Vasco a la costa en el año 1841. Pasaba así aquella tierra a engrosar la unidad del mercado español. Ahora bien, para que todo aquello fuera una realidad era necesario proteger la nueva zona incorporada del contrabando. Es aquí cuando aparece nuestro primer documento: en el mismo año de 1841 las autoridades de Madrid pidieron a los comandantes de Marina y de las Fuerzas navales un informe sobre la mejor y más efectiva forma de combatir el contrabando entre Santander y el río Bidasoa<sup>6</sup>. Exigían informes sobre estructura y buques a utilizar en la empresa.

El 7 de marzo de 1841 el periódico santanderino *El Vigilante Cántabro* ponía el dedo en la yaga:

“*Aduanas a la frontera*. No nos opondremos a esta petición; pero añadiremos: *resguardos en el País vascongado*. Las aduanas sin resguardo son un cuerpo Sinaloa: son la ley escrita sin magistrado que las aplique: son, sirviéndonos de la oportuna ocurrencia de un inteligente, como el cepillo de las ánimas, donde echa limosna solo el que quiere... Un país, que desde tiempo inmemorial está acostumbrado a surtirse del extranjero; un país lindante con Francia, donde ha encontrado siempre a precios equitativos cuanto podía desear para su consumo: un país que jamás sufrió las detenciones de una aduana, ni las altaneras exigencias de un carabinero ¿se acomodará en mucho tiempo a las formalidades rentísticas, aun cuando con todo vigor se establezcan, si un numeroso resguardo no cela con exquisita vigilancia su cumplimiento? El interés es un incentivo muy poderoso. El disminuye los peligros: el acalla los temores, cuando hace brillar la esperanza de una ganancia segura. Si esta máxima no fuera cierta, no habría contrabando jamás”<sup>7</sup>.

Es aquí, volviendo a la documentación directa, en las contestaciones de los comandantes de Marina, cuando aparecen jugosos comentarios sobre nuestra costa, puertos y hábitos de los naturales. Y, además, la lancha mayor o trincadura se convierte en el actor principal. Todos los militares conocían muy bien el papel fundamental que las lanchas del país habían

---

<sup>6</sup> Archivo General de la Marina, Don Álvaro de Bazán, Sección Guardacostas, Asuntos particulares, años 1841 y 1842, leg. 1189.

<sup>7</sup> *El Vigilante Cántabro*, Periódico de Administración y Comercio, domingo 7 de marzo de 1841, n.º. 7, pp. 1 2.

jugado en algunos conflictos, desde la Guerra de la Independencia, y especialmente en la Carlista:

“La Marina carlista no pasó de una fase embrionaria. Los carlistas utilizaron solo ocasionalmente algunas lanchas y embarcaciones en sus operaciones. En 1833, por ejemplo, trasladaron tropas hasta Oriñón para amenazar Laredo y Castro Urdiales en varias embarcaciones cogidas en Portugalete y Bilbao. En junio de 1834, emplearon una trincadura para desembarcar en Plencia e inutilizar las lanchas de pesca que había en el puerto. En 1835 tenían algunas lanchas y trincaduras en las bocas del Bidasoa para impedir el tráfico por la zona. El 14 de septiembre de 1836, se creó finalmente una Comandancia General de Marina<sup>5</sup>, bajo el mando de Domingo Federici, para la vigilancia de costas y el despacho de los asuntos marítimos. Tenía su sede en Lequeitio y una ayudantía en Motrico. Como Segundo Comandante fue designado el 18 de agosto de 1837 el Teniente de Navío Miguel Ortíz Canelas y como Ayudante del Puerto de Motrico, el 4 de enero de 1837, el Capitán de la Marina Mercante Bartolomé Ferrá. En total la Marina carlista se componía tan sólo de una docena de personas en labores administrativas.

Pero la Marina carlista fue únicamente una estructura administrativa, no tenía asignadas fuerzas, ni elementos navales y las únicas acciones ofensivas de los carlistas en el Cantábrico las realizaron particulares, actuando como corsarios. En 1836 ya operaba en corso una trincadura desde el puerto de Lequeitio que hizo algunas presas. Hubo algunos otros casos similares, por ejemplo en 1838, cuando el general Zabala llegó a organizar una flotilla de tres trincaduras armadas en corso, con base en Mundaca, para actuar contra los buques enemigos que se aproximaran a la costa. De todas formas estas actuaciones tuvieron siempre un carácter muy limitado y esporádico. Los carlistas nunca pudieron hacer frente eficazmente al bloqueo de la escuadra cristina”<sup>8</sup>.

Julio Guillen, en una publicación aparecida hace ya bastante tiempo, en el año 1969, relataba toda la variedad de usos que tuvieron las lanchas mayores: “La *Trincadura* desapareció ya, casi sin vestigio alguno, y eso que hasta fines del pasado siglo se usó por la Marina de Guerra como escampavía o guardacostas, y actuó no poco en la última guerra carlista. Era como una lancha de dos palos y de nueve a diez bancos, con remos pareles que llegaba a poder montar un cañón a proa; el palo mayor, con su

---

<sup>8</sup> Pardo San Gil, J., las operaciones navales en las Guerras Carlistas, Itasa Memoria. Revista de Estudios Marítimos del País Vasco, 5, Untzi-Museo Naval, Donosita-San Sebastián, 2006, p. 435.

caída a popa, largaba una vela muchísimo más grande que la del trinquete, y su aspecto no difería de otros congéneres, como las lanchas de San Juan de Luz, las *chalupas* de Dordenes y Concarneau, el *sinagot* de Moriban... Es fama que las trincaduras, además de ser empleadas como *lanchas de atoaje* o de fuerza, y para pesca de altura, tripuladas por gente joven, robusta y animosa, salían cuando se entablaban malos tiempos muy afuera de la boca del puerto para remolcar o auxiliar las naves comprometidas... Para ello, arbolaban palos más pequeños y velas menores que las ordinarias, denominadas *Tallaviento*, y aun un foque pequeñísimo, el *borriquete*, para correr”<sup>9</sup>.

Entre 1841 y 1842 fueron llegando todas las contestaciones y apreciaciones de los marinos militares. Y todos coinciden, aunque no exista simetría en el número, ubicación y participación de buques mayores, en que la mejor forma de combatir el contrabando es utilizando las lanchas del país o trincaduras. No obstante, proponen también algunas mejoras técnicas: aumento de la eslora hasta los 56 pies y bancadas hasta para 26 remeros. Recuerdan todos asimismo que es fundamental que vayan tripuladas por remeros y mandos conocedores de la costa, y equipadas con uno o dos cañones de pequeño tamaño y alrededor de 30 fusiles ligeros. Evocaban muy bien el buen resultado de las lanchas mayores en el reciente conflicto carlista.

Había que atajar a los contrabandistas con sus mismas armas y con sus mismos barcos. Decía uno de los comandantes militares a este respecto: “*En una costa escarpada y escabrosa como la de Cantabria, bañada por un mar tormentoso y azotado continuamente de vientos duros y borrascosos, no pueden practicarse grandes alijos como en las mansas playas del Mediterráneo, por consiguiente es claro que el contrabando ha de hacerse en pequeñas embarcaciones sin cubierta para hacer uso de sus remos, que aprovechando lasocas calladas de buen tiempo salgan del vecino reino para alijar en determinados puntos, o bien para traspasar sus efectos a los barcos pescadores para que éstos los echen a tierra*”.

---

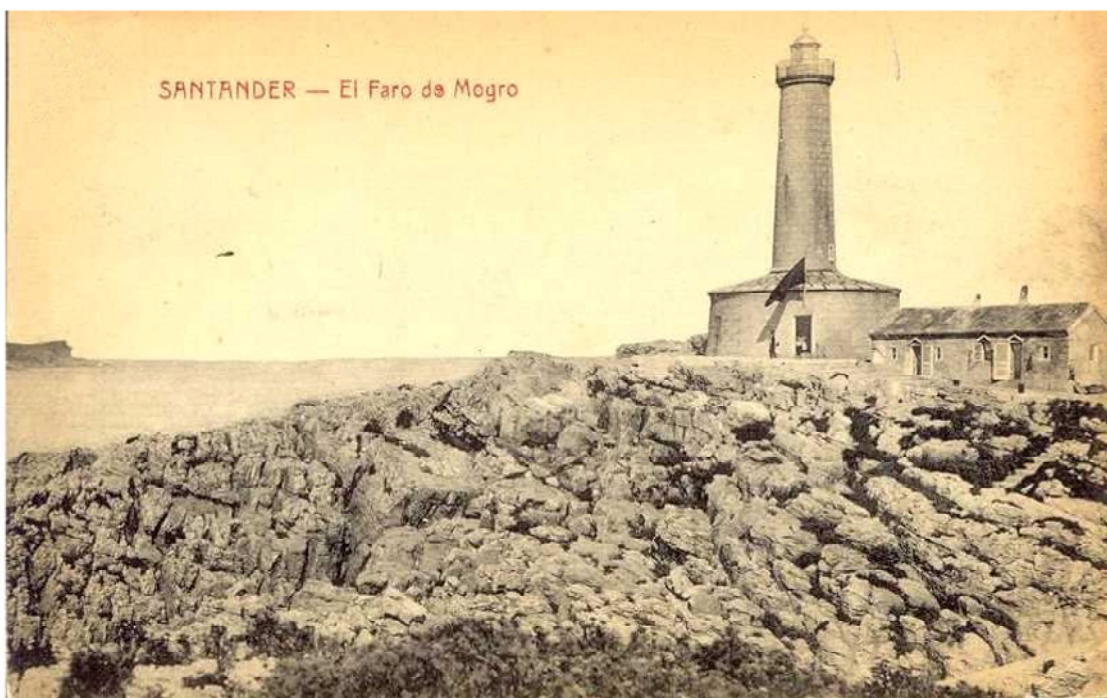
<sup>9</sup> Guillén, J. La gran familia de los Trincados y otras embarcaciones regionales con influencias normandas, Madrid, 1969, p. 5.



MACHICHACO



SANTANDER — El Faro de Mogro





## Chalupas de Motrico





LANCHAS MAYORES DE LAREDO



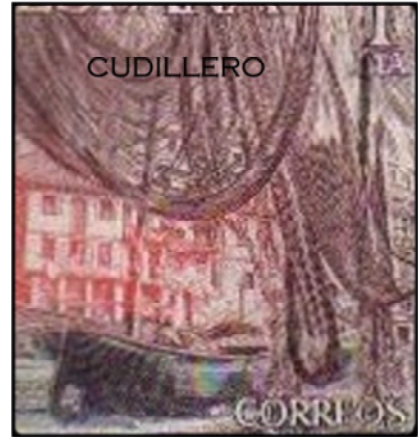




(SOCIEDAD DE  
E. VASCOS)



PUERTO DE CUDILLERO



CUDILLERO

CORREOS

Aunque no han quedado muchos rastros documentales, sabemos que el proyecto de crear una flotilla de lanchas guardacostas se llevó a la práctica; y no a mucho tardar. En el año 1847 los mejores carpinteros de ribera, y muy en especial el vecino de Motrico Pedro María de Mutiozabal, realizaron plantillas y planos para que las autoridades de Marina construyeran trincaduras en la lucha contra el contrabando<sup>10</sup>.

El segundo de los documentos ahora presentados tiene que ver, muy directamente, con las trágicas consecuencias de la desgraciadamente famosa galerna del *Sábado de Gloria* del año 1878. Como en otras muchas ocasiones, una repentina virazón del viento al noroeste se convirtió en un mortal temporal sin previo aviso premonitorio. Atrapó a muchísimos pescadores del Cantábrico sin posibilidades de refugiarse en puerto. El último día de la Semana Santa, el 20 de abril de 1878, perdieron la vida más de trescientos pescadores en la costa cántabra y vasca. El terrible viento huracanado impidió el regreso a muchas de las lanchas que estaban a más de cuatro leguas de puerto.

Pero esta vez las consecuencias sociales y políticas de la catástrofe fueron mucho más notables que en ocasiones anteriores: periódicos y revistas de tirada nacional publicaron noticias y reportajes minuciosos de la tragedia. Se abrieron suscripciones para socorrer a las viudas y huérfanos. Muchos fueron también los actos sociales organizados en toda la Península para recabar fondos. No faltaron tampoco, como ocurrió en una algarada de pescadores en el puerto de Santander disuelta por carabineros y guardias civiles, las manifestaciones violentas en protesta por la vulnerabilidad del trabajo en la Mar.

La presión social obligó a los poderes públicos a intervenir de alguna forma. Las consecuencias del temporal llegaron a debatirse incluso en varias sesiones del Congreso de Diputados. De allí, y desde los órganos gubernamentales, surgió una amplia batería de urgentes medidas y previsiones: liberación del servicio militar para los hijos de los naufragos, mejora del “Servicio nacional de Salvamento de Naufragos”, perdón en el pago de aranceles a las familias directamente afectadas y becas para realizar estudios en San Fernando para algunos huérfanos. Y lo más importante, las autoridades de Marina, con el fin de mejorar la estructura de los barcos de pesca, promovieron concursos para que los constructores diseñaran lanchas mucho más seguras en caso de temporal.

---

<sup>10</sup> Archivo Capitanía Marítima de Castro Urdiales, Borrador de correspondencia (1844-1860), octubre de 1847.

En el Archivo General de la Marina se encuentra precisamente el expediente de los concursos a que nos estamos refiriendo, celebrados en aquel mismo año luctuoso de 1878<sup>11</sup>. La documentación se abre con un sabroso informe remitido desde el puerto de Bermeo, uno de los más afectados por la terrible galerna. Los redactores indican que, exactamente igual que había ocurrido en Castro Urdiales, el problema no sólo estaba en la falta de cubierta, capacidad y protección de las lanchas y trincaduras: la desintegración de los viejos cabildos y gremios de pescadores a consecuencia del proceso de afirmación en la Monarquía española de la revolución liberal-burguesa, había dado lugar a una enorme relajación en las secuencias de pesca, y muchos individuos salían a pescar a lejanas calas con barcos muy pequeños.

Nuestro expediente certifica que los concursos para mejorar técnicamente las lanchas de pesca tuvieron lugar en Santander, Bilbao y San Sebastián. Sin embargo, en el caso de la capital vizcaína únicamente se ha conservado el documento con el resultado final, sin aparecer la discusión del jurado. Además, desgraciadamente, faltan, después de haber sido expurgados, los planos presentados por todos los concursantes en las respectivas capitanías marítimas.

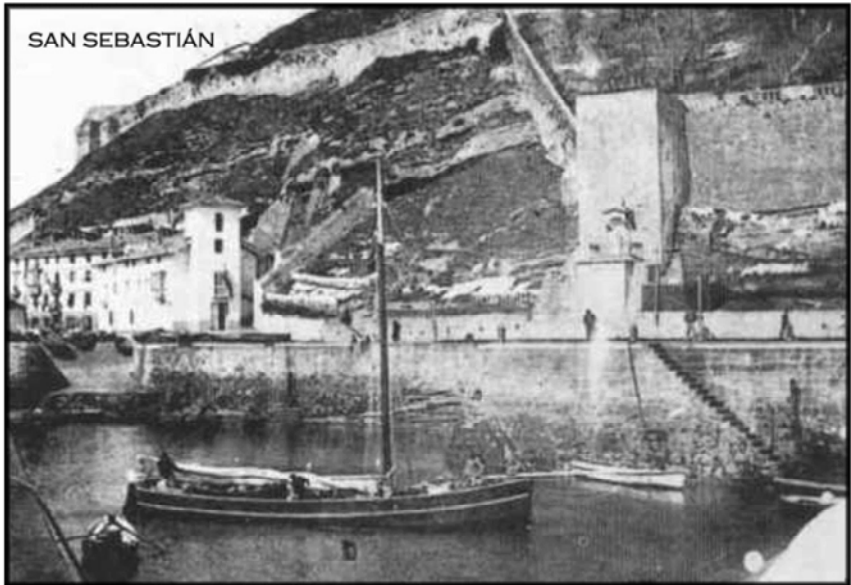
Todos los patrones de pesca, miembros del jurado calificador de Santander y San Sebastián, después de dejar desiertos los premios, desprecian en sus apreciaciones la posibilidad de cambiar la estructura de sus barcos. A modo de ejemplo ilustrativo, en Santander se decía: *“la mayoría de los pescadores estuvieron conformes en preferir sus embarcaciones actuales manifestando que ninguna otra podría reemplazarlas ventajosamente, llegando alguno a decir y aquiesciendo los demás que preferían ir muertos en ellas a vivos en ninguna otra”*.

En la misma línea de Bermeo, en San Sebastián insistían en que la culpa real de los desastres de la Galerna había que apuntarla en otra dirección: *“que las embarcaciones de cala o de pescar mar afuera que en esta Provincia se usan reúnen en el día, a pesar de ser abiertas, excelentes condiciones de ligereza a las velas y al remo, y de aguante al viento y la mar. Que prueba de ese aserto era el que, casi todas las lanchas que se perdieron en el temporal o galerna del veinte de Abril fueron las pequeñas y traineras, porque aunque alguna grande naufragó fue de las que se ocuparon en socorrer o salvar la gente de las menores; y que todas las demás corrieron perfectamente la galerna”*.

---

<sup>11</sup> Archivo General de la Marina, Don Álvaro de Bazán, Sección Pesca, Asuntos particulares, leg. 2.147.

Únicamente hubo un ganador en estos concursos: el maestro constructor Cándido Arriola se llevó el premio en Bilbao. Aunque también fueron de destacar las ideas renovadoras presentadas por los castreños Bernabé Rucabado y Mateo Llantada.





# GRAN BRETAÑA



**ITSAS BEGIA**

sera à **DZ 06**

*avec*

**BROKOA**







39 - ILE D'YEU (Vendée) - La Pêche - Retour des bateaux de pêche



40 - ILE D'YEU (Vendée) - Berque Bretonne sortant du Port

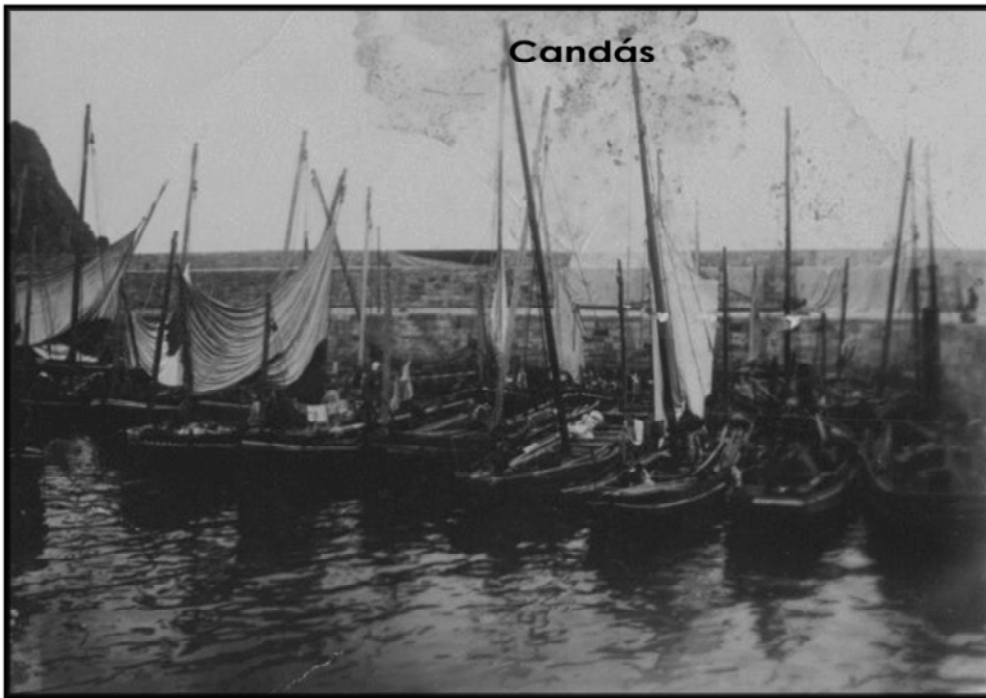


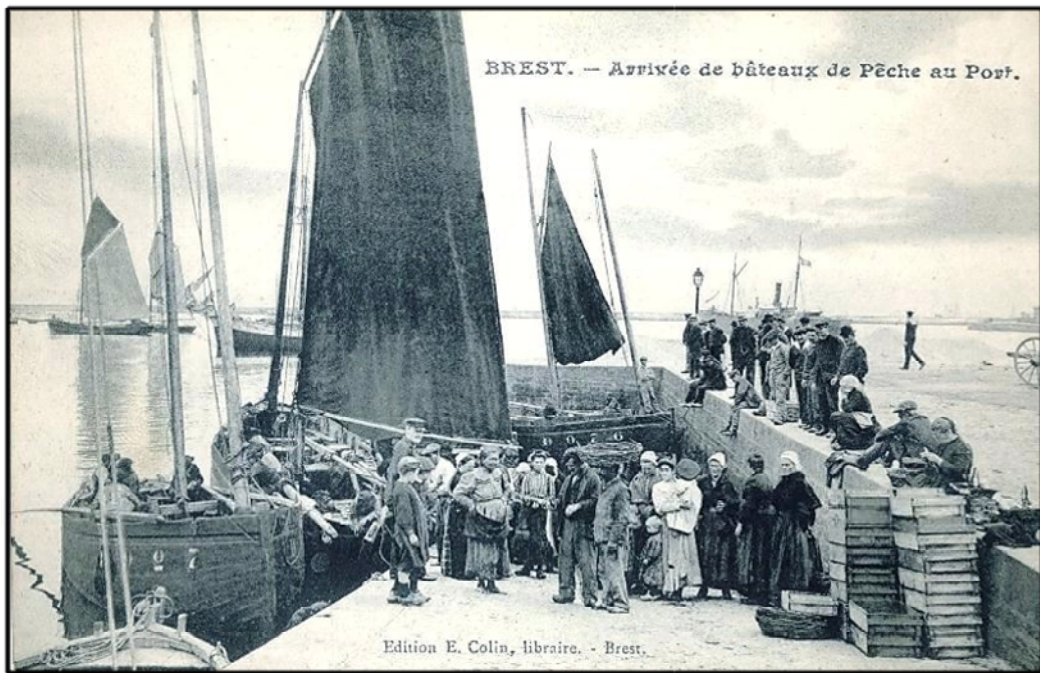
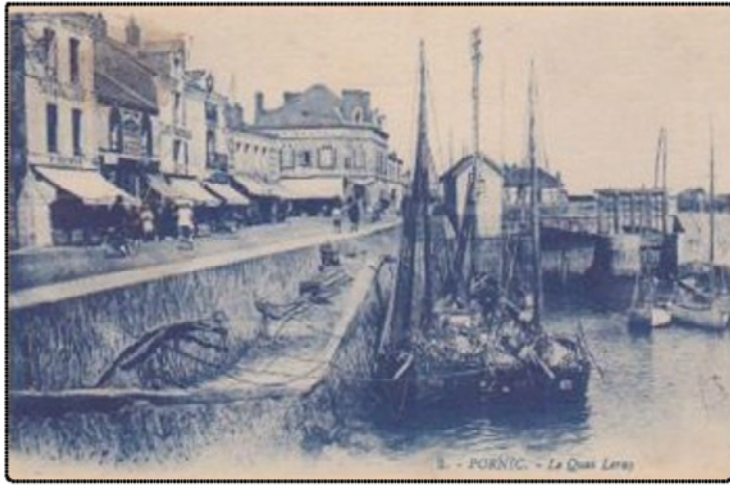


68 LANDERNEAU — Barque de pêche sur l'Elorn



37 DOUARNENEZ. — Le Môle. — Arrivée de Bateaux Sardiniers. — LL.



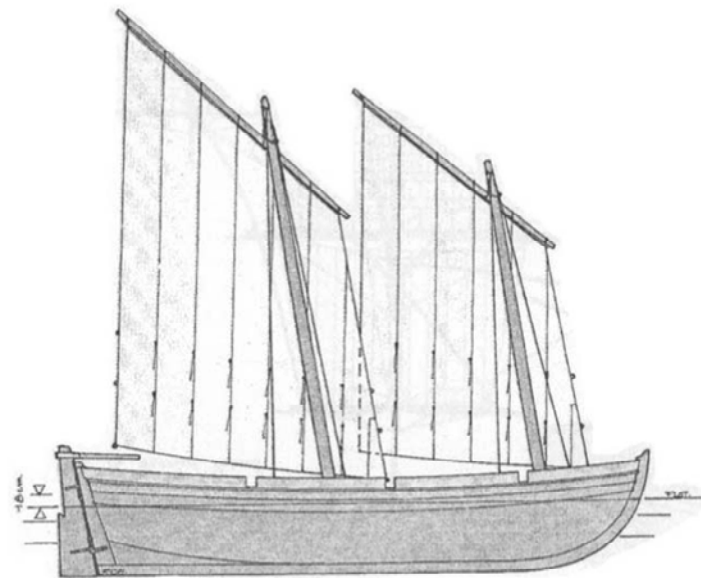


(FRANCIA)

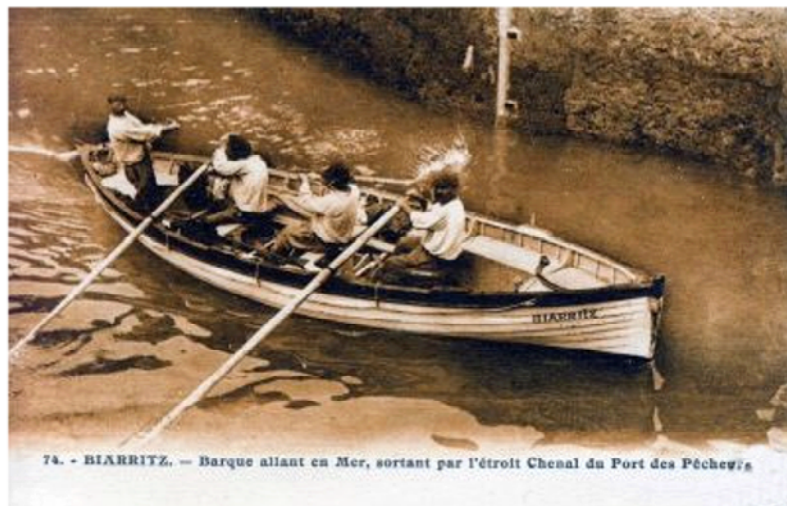


GUINEC - Après la pêche

(FRANCIA)



# DOCUMENTOS





PASAIA



207 CONCARNEAU - Retour de la Pêche - La Ville Class.



**A los Comandantes de Marina de San Sebastián  
Y Santander y al Comandante de las fuerzas  
Navales de la costa de Cantabria  
Que manifiesten qué número y clase de  
Buques se necesitarán en sus conceptos  
Para impedir el contrabando entre  
Santander y el Bidasoa.**

**Manifiestan sus respectivos pareceres.**

**A la Junta se remiten las tres cartas  
De estos jefes para que informe.**

**Lo evalúa.**

**A Hacienda se dirige como  
Indicación de lo que parece conveniente para  
El Resguardo marítimo de la Costa de Cantabria  
Una comunicación esperando  
El dictamen de este Ministerio.**

**Años 1841 y 1842.**

**ARCHIVO GENERAL DE LA MARINA  
DON ÁLVARO DE BAZÁN  
Sección Guardacostas  
Asuntos Particulares, leg. 1189.**

E. S.

Habiendo prevenido por orden del Regente del Reino a los Comandantes de Marina de San Sebastián y Santander y al Comandante de las Fuerzas navales de la Costa de Cantabria que manifiesten qué número y clase de buques conceptuaban necesarios para impedir el contrabando en las Costas comprendidas desde Santander al Bidasoa, cuáles los puntos en que podrán establecerse y el sistema de servicio que convendría adoptar para el indicado objeto; han expuesto dichos Jefes sus distintos pareceres en cartas que originales remito a V. E. por orden de S.A. a fin de que su contenido informe esa Junta de Almirantazgo cuanto se le ofrezca y parezca.

Dios guarde a V. E. muchos años, 9 de enero de 1842.

(Señor Presidente de la Junta de Almirantazgo).

#### Sección de Marina

El Regente del Reino se ha servido resolver que V. S. manifieste con toda urgencia qué número y clase de buques conceptúa necesario para impedir el contrabando de la costa comprendida desde Santander hasta el Bidasoa, cuáles los puntos en que podrán establecerse y el sistema de socorro que convenga adoptar para el mencionado objeto, con todo lo demás que V. S. juzgue conveniente para el fin que queda indicado. De orden de S. Al. comunico a V. S. para su inteligencia y cumplimiento. Dios guarde a V. S. muchos años. Madrid, 13 de noviembre de 1841.

(Señor Comandante de Santander).

(Señor Comandante de San Sebastián).

(Señor Comandante de las fuerzas navales de la Costa de Cantabria, Santander).

E. S.

Con el fin de formar un juicio exacto o a lo menos lo más aproximado posible del número y clase de buques que pudieran ser necesarios para impedir el contrabando en las costas comprendidas entre el río Bidasoa y el puerto de Santander, y qué sistema de servicio convendría establecer, se pidieron informes por este Ministerio al Comandante de Marina de San Sebastián Don José Resurta, al de Santander Don Joaquín Ibáñez de Corbera, y al Comandante de las fuerzas navales de la Costa de Cantabria Don Antonio Urzaiz, y por último con remisión de los tres informes citados, a la Junta del Almirantazgo.

El 1º manifiesta que a su parecer el contrabando que se haga por ahora en aquellas costas será en embarcaciones menores a fuerza de diligencia y no de armas: que en tal concepto, las embarcaciones más propias para su persecución serán las Lanchas de Altura o trincaduras bien preparadas y tripuladas, con un pequeño cañón y fusilería: que con cuatro de estas embarcaciones situadas, una en Fuenterrabía, otra en Métrico, otra en Bermeo y otra en Castro Urdiales, sería suficiente para el resguardo de aquella Costa. El Comandante de Marina de Santander dice que considera necesario para resguardar las indicadas costas nueve trincaduras y cinco lugres o goletas, con exclusión de todo buque mayor porque no podría desempeñar servicio alguno la mayor parte del año en aquellos mares: que las trincaduras deben repartirse por todos los puertos y calas y los cinco lugres o goletas en igual número de distritos, teniendo a sus ordenes las trincaduras: que toda esta fuerza debe ser mandada por un Jefe inteligente y activo; y que convendría redactar una instrucción en que se consignasen las relaciones que debiera haber entre este Jefe y los de Hacienda. El Comandante de las fuerzas navales opina que son necesarias en aquella Costa para el objeto indicado diez y seis o diez y ocho trincaduras, cuatro bergantines y un buque de vapor, situando un bergantín en Pasajes con 6 trincaduras, uno en Portugaleta con cuatro o seis trincaduras y dos en Santander, una al Este y otro al Oeste con sus correspondientes trincaduras y el buque de vapor para recorrer todos los puntos de la Costa. Y la Junta del Almirantazgo se adhiere en todo al informe de este último.

Todos estos Jefes disienten en general de sus opiniones, pero convienen únicamente en que las trincaduras o lanchas del país son las embarcaciones más propias para perseguir el contrabando en aquellas aguas. Si se entra al examen de estos informes se verá que Corbera opina que son necesarias 14 embarcaciones en una extensión de 28 leguas, o lo que es lo mismo un

El puerto de Ondarroa repleto  
de chalupas vascas o lanchas mayores



Lanchas mayores en el puerto  
de Castro Urdiales



guardacostas para cada dos leguas. Si las Costas de España e Islas Baleares se hubiesen de resguardar en los mismos términos serían necesarios 225 buques, pues tienen de extensión 450 leguas, siendo de observar que las de Cantabria son escarpadas e inabordables, fuera de sus pocas y pequeñas calas, mientras que las del Mediterráneo son un muelle continuado de más de 200 leguas a que se puede atracar noche y día la mayor parte del año, y que si en la costa de Cantabria se presenta el riesgo de tener una nación vecina interesada en hacer contrabando, no es menor el que ofrece Gibraltar enclavado en nuestro territorio, y la vecindad de la misma Francia por el Golfo de León.

Resurta en su corto pero más luminoso informe considera suficientes cuatro lanchas o trincaduras, situadas como se ha dicho, mas si bien juzgo excesivo el número de 14 embarcaciones que propone Corbera para el resguardo de 28 leguas de costas tampoco se puede convenir en que cuatro sean suficientes, ni con su distribución, porque mediando más de ocho leguas entre Fuenterrabía y Métrico justamente en la parte de costa más próxima a la de Francia, y por consiguiente más expuesta a la especie en tráfico de fraude que el mismo Resurta explica, no es posible que dos solas lanchas vigilen con buen éxito tan larga extensión.

El contrabando y el resguardo representan el ataque y la defensa; para preparar ésta es preciso conocer los medios que se han de emplear en aquélla. Para establecer un resguardo sin perder de vista una prudente economía debe ser tal reportando el fruto que se desea no irrogue mayores gastos de los indispensables. En una costa escarpada y escabrosa como la de Cantabria, bañada por un mar tormentoso y azotado continuamente de vientos duros y borrascosos, no pueden practicarse grandes alijos como en las mansas playas del Mediterráneo, por consiguiente es claro que el contrabando ha de hacerse en pequeñas embarcaciones sin cubierta para hacer uso de sus remos, que aprovechando las pocas calladas de buen tiempo salgan del vecino reino para alijar en determinados puntos, o bien para trasbordar sus efectos a los barcos pescadores para que éstos los echen a tierra. Desde San Juan de Luz que es el punto de Francia más próximo de que pueden salir, hay hasta el cabo Villano diez y seis leguas en línea recta, y toda lancha que pase de aquel a este punto con contrabando tiene que navegar por lo menos treinta y dos leguas, cosa difícil y que ofrece grandes riesgos para embarcaciones sin cubierta en aquellas aguas: a más distancia parece imposible que se aventuren a ir, pues aunque se suponga remoto el peligro de perecer es muy próximo y probable el de averiar los efectos que conduzcan perdiendo no solo el provecho sino el capital de su especulación. En las quince leguas de costa que median entre el Bidasoa y el cabo Villano puede haber 6 u 8 pequeñas calas en que con muy buen

tiempo pueden alijar las indicadas lanchas contrabandistas y otros cuatro o seis puertos en que lo podrán hacer burlando la vigilancia del resguardo terrestre, por consiguiente no parece necesario un gran número de embarcaciones para vigilar tan corto número de riesgos, así que Resurta considera suficientes tres trincaduras o Lanchas para dicho objeto, Corbera siete y Urzaiz 6, agregando estos dos últimos algunos buques mayores que ninguna utilidad prestarían. Se han indicado las dificultades que se presentan para que las lanchas que hagan el contrabando pasen del cabo Villano, particularmente en la larga estación de los malos tiempos, pero en el Verano no será imposible que lo verifique alguna; sin embargo, en esta última estación será más fácil que se practique en buques mayores que manteniéndose en la mar alijen paulatinamente, valiéndose de los pescadores u otras embarcaciones que salgan expresamente a buscar sus efectos para introducirlos de noche.

Los puntos más expuestos al contrabando, deben ser los más próximos a la costa de Francia, disminuyendo este riesgo al paso que se aumenta la distancia, particularmente para el que se haga en pequeñas embarcaciones en toda estación.

Ahora bien, si los medios que se han de emplear en la agresión son los denunciados fácil será convenir en los que se hayan de emplear para la defensa.

Concuerdan los tres informes en que las lanchas o trincaduras son las embarcaciones más propias para este servicio y atendido todo lo dicho es preciso suscribir a este dictamen; no con absoluta exclusión de buques mayores como se ve por el informe de Resurta y aconseja Corbera, ni tampoco con la exagerada abundancia que por Urzaiz. En tal concepto parece que con tres buenas lanchas trincaduras apostadas en Pasajes, encargadas de vigilar las ocho leguas que hay entre el Bidasoa y Métrico, otras dos apostadas en Bermeo con igual objeto en las siete leguas comprendidas entre Métrico y el cabo Villano, una en Castro y otra en Santander debe ser fuerza suficiente para resguardar la Costa entre el Bidasoa y Santander desde el mes de septiembre hasta el de abril, aumentando en este mes hasta el de septiembre una goleta de fuerza o un bergantín que cruce dicho tiempo entre Santander y el cabo Machichaco o atienda a donde más conveniente sea.

Resurta y Corbera distribuyen la fuerza que respectivamente proponen sin dependencia de apostaderos, y Urzaiz los sujeta a ellos; esto último parece más conveniente destinando dos jefes, uno en Pasajes y otro en Bermeo que dirijan el servicio y mantengan sus relaciones con los jefes de Hacienda,

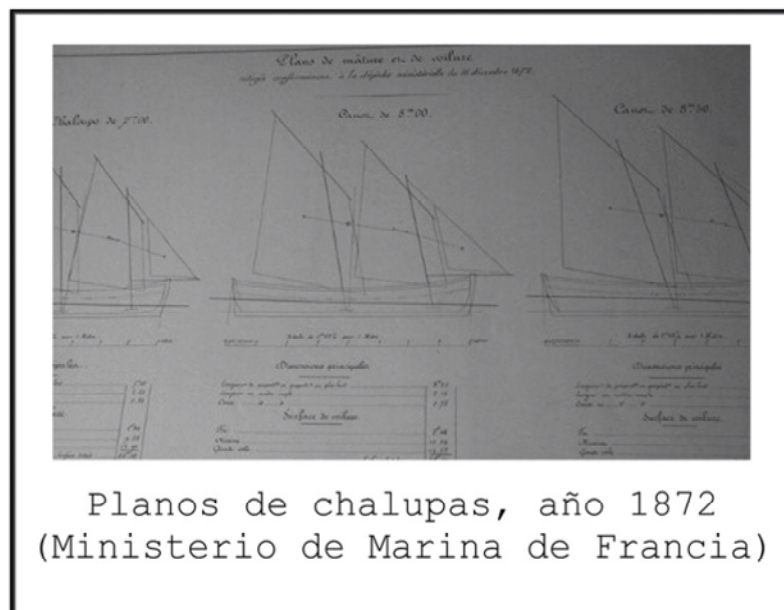
escogiendo para Pasajes un hombre entendido, prudente y previsor que haciendo cumplir con el servicio a los buques que estén a sus ordenes sepa evitar las imprudencias que pudieran dar lugar a disgustos con la Francia. También parece conveniente que los Patrones y la mitad de las tripulaciones fuese del País y el resto de otras provincias, y sino fuese posible, que las lanchas de Guipúzcoa hiciesen el servicio en Vizcaya y las de Vizcaya en Guipúzcoa.

Difícil es el acierto al proyectar un Resguardo marítimo cuando se carece de experiencia en su plante y por consiguiente en sus resultados; por tanto es preciso dejar al tiempo que demuestre o indique las mejoras de que sea susceptible.

La Opinión de Resurta no puede satisfacer porque es fácil demostrar que la fuerza que propone es muy escasa. En el proyecto de Corbera se ve que no se ha consultado a economía pues como se ha dicho no bastarían 225 buques para vigilar las costas e España si en todas se hubiera de establecer un Resguardo igual al que propone para tan corta extensión, y en cuanto al de Urzaiz bastará decir para desecharlo que 400g. incluso 15 buques de vapor no serían suficientes para el mismo objeto. Así pues dirijo a V. E. todas las anteriores observaciones como indicación de lo que parece convenir para el establecimiento de Resguardo Marítimo de la Costa de Cantabria.

De orden de S. A. lo expreso a V E. para la resolución que corresponda por el Ministerio de su digno cargo. Dios g. m. a., 19 de Junio de 1842

Señor Ministro de Hacienda.



Planos de chalupas, año 1872  
 (Ministerio de Marina de Francia)



E. S.

Con el fin de formar un juicio exacto o a lo menos lo más aproximado posible del número y clase de buques que pudieran ser necesarios para impedir el contrabando en las costas comprendidas entre el río Bidasoa y el puerto de Santander, y qué sistema de servicio convendría establecer, se pidieron informes por este Ministerio al Comandante de Marina de San Sebastián Don José Resurta, al de Santander Don Joaquín Ibáñez de Corbera, y al Comandante de las fuerzas navales de la Costa de Cantabria Don Antonio Urzaiz, y por último con remisión de los tres informes citados, a la Junta del Almirantazgo.

El 1º manifiesta que a su parecer el contrabando que se haga por ahora en aquellas costas será en embarcaciones menores a fuerza de diligencia y no de armas: que en tal concepto, las embarcaciones más propias para su persecución serán las Lanchas de Altura o trincaduras bien preparadas y tripuladas, con un pequeño cañón y fusilería: que con cuatro de estas embarcaciones situadas, una en Fuenterrabía, otra en Métrico, otra en Bermeo y otra en Castro Urdiales, sería suficiente para el resguardo de aquella Costa. El Comandante de Marina de Santander dice que considera necesario para resguardar las indicadas costas nueve trincaduras y cinco lugres o goletas, con exclusión de todo buque mayor porque no podría desempeñar servicio alguno la mayor parte del año en aquellos mares: que las trincaduras deben repartirse por todos los puertos y calas y los cinco lugres o goletas en igual número de distritos, teniendo a sus ordenes las trincaduras: que toda esta fuerza debe ser mandada por un Jefe inteligente y activo; y que convendría redactar una instrucción en que se consignasen las relaciones que debiera haber entre este Jefe y los de Hacienda. El Comandante de las fuerzas navales opina que son necesarias en aquella Costa para el objeto indicado diez y seis o diez y ocho trincaduras, cuatro bergantines y un buque de vapor, situando un bergantín en Pasajes con 6 trincaduras, uno en Portugaleta con cuatro o seis trincaduras y dos en Santander, una al Este y otro al Oeste con sus correspondientes trincaduras y el buque de vapor para recorrer todos los puntos de la Costa. Y la Junta del Almirantazgo se adhiere en todo al informe de este último.

Todos estos Jefes disienten en general de sus opiniones, pero convienen únicamente en que las trincaduras o lanchas del país son las embarcaciones más propias para perseguir el contrabando en aquellas aguas. Si se entra al examen de estos informes se verá que Corbera opina que son necesarias 14 embarcaciones en una extensión de 28 leguas, o lo que es lo mismo un

guardacostas para cada dos leguas. Si las Costas de España e Islas Baleares se hubiesen de resguardar en los mismos términos serían necesarios 225 buques, pues tienen de extensión 450 leguas, siendo de observar que las de Cantabria son escarpadas e inabordables, fuera de sus pocas y pequeñas calas, mientras que las del Mediterráneo son un muelle continuado de más de 200 leguas a que se puede atracar noche y día la mayor parte del año, y que si en la costa de Cantabria se presenta el riesgo de tener una nación vecina interesada en hacer contrabando, no es menor el que ofrece Gibraltar enclavado en nuestro territorio, y la vecindad de la misma Francia por el Golfo de León.

Resurta en su corto pero más luminoso informe considera suficientes cuatro lanchas o trincaduras, situadas como se ha dicho, mas si bien juzgo excesivo el número de 14 embarcaciones que propone Corbera para el resguardo de 28 leguas de costas tampoco se puede convenir en que cuatro sean suficientes, ni con su distribución, porque mediando más de ocho leguas entre Fuenterrabía y Métrico justamente en la parte de costa más próxima a la de Francia, y por consiguiente más expuesta a la especie en tráfico de fraude que el mismo Resurta explica, no es posible que dos solas lanchas vigilen con buen éxito tan larga extensión.

El contrabando y el resguardo representan el ataque y la defensa; para preparar ésta es preciso conocer los medios que se han de emplear en aquélla. Para establecer un resguardo sin perder de vista una prudente economía debe ser tal reportando el fruto que se desea no irrogue mayores gastos de los indispensables. En una costa escarpada y escabrosa como la de Cantabria, bañada por un mar tormentoso y azotado continuamente de vientos duros y borrascosos, no pueden practicarse grandes alijos como en las mansas playas del Mediterráneo, por consiguiente es claro que el contrabando ha de hacerse en pequeñas embarcaciones sin cubierta para hacer uso de sus remos, que aprovechando las pocas calladas de buen tiempo salgan del vecino reino para alijar en determinados puntos, o bien para trasbordar sus efectos a los barcos pescadores para que éstos los echen a tierra. Desde San Juan de Luz que es el punto de Francia más próximo de que pueden salir, hay hasta el cabo Villano diez y seis leguas en línea recta, y toda lancha que pase de aquel a este punto con contrabando tiene que navegar por lo menos treinta y dos leguas, cosa difícil y que ofrece grandes riesgos para embarcaciones sin cubierta en aquellas aguas: a más distancia parece imposible que se aventuren a ir, pues aunque se suponga remoto el peligro de perecer es muy próximo y probable el de averiar los efectos que conduzcan perdiendo no solo el provecho sino el capital de su especulación. En las quince leguas de costa que median entre el Bidasoa y el cabo Villano puede haber 6 u 8 pequeñas calas en que con muy buen

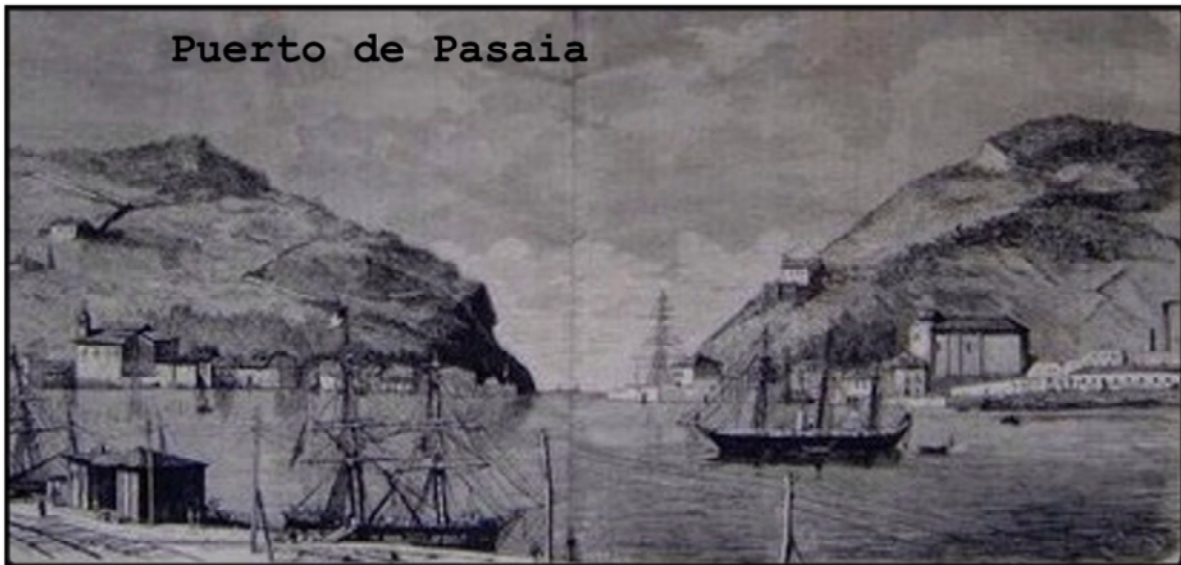
tiempo pueden alijar las indicadas lanchas contrabandistas y otros cuatro o seis puertos en que lo podrán hacer burlando la vigilancia del resguardo terrestre, por consiguiente no parece necesario un gran número de embarcaciones para vigilar tan corto número de riesgos, así que Resurta considera suficientes tres trincaduras o Lanchas para dicho objeto, Corbera siete y Urzaiz 6, agregando estos dos últimos algunos buques mayores que ninguna utilidad prestarían. Se han indicado las dificultades que se presentan para que las lanchas que hagan el contrabando pasen del cabo Villano, particularmente en la larga estación de los malos tiempos, pero en el Verano no será imposible que lo verifique alguna; sin embargo, en esta última estación será más fácil que se practique en buques mayores que manteniéndose en la mar alijen paulatinamente, valiéndose de los pescadores u otras embarcaciones que salgan expresamente a buscar sus efectos para introducirlos de noche.

Los puntos más expuestos al contrabando, deben ser los más próximos a la costa de Francia, disminuyendo este riesgo al paso que se aumenta la distancia, particularmente para el que se haga en pequeñas embarcaciones en toda estación.

Ahora bien, si los medios que se han de emplear en la agresión son los denunciados fácil será convenir en los que se hayan de emplear para la defensa.

Concuerdan los tres informes en que las lanchas o trincaduras son las embarcaciones más propias para este servicio y atendido todo lo dicho es preciso suscribir a este dictamen; no con absoluta exclusión de buques mayores como se ve por el informe de Resurta y aconseja Corbera, ni tampoco con la exagerada abundancia que por Urzaiz. En tal concepto parece que con tres buenas lanchas trincaduras apostadas en Pasajes, encargadas de vigilar las ocho leguas que hay entre el Bidasoa y Métrico, otras dos apostadas en Bermeo con igual objeto en las siete leguas comprendidas entre Métrico y el cabo Villano, una en Castro y otra en Santander debe ser fuerza suficiente para resguardar la Costa entre el Bidasoa y Santander desde el mes de septiembre hasta el de abril, aumentando en este mes hasta el de septiembre una goleta de fuerza o un bergantín que cruce dicho tiempo entre Santander y el cabo Machichaco o atienda a donde más conveniente sea.

Resurta y Corbera distribuyen la fuerza que respectivamente proponen sin dependencia de apostaderos, y Urzaiz los sujeta a ellos; esto último parece más conveniente destinando dos jefes, uno en Pasajes y otro en Bermeo que dirijan el servicio y mantengan sus relaciones con los jefes de Hacienda,



escogiendo para Pasajes un hombre entendido, prudente y previsor que haciendo cumplir con el servicio a los buques que estén a sus ordenes sepa evitar las imprudencias que pudieran dar lugar a disgustos con la Francia. También parece conveniente que los Patrones y la mitad de las tripulaciones fuese del País y el resto de otras provincias, y sino fuese posible, que las lanchas de Guipúzcoa hiciesen el servicio en Vizcaya y las de Vizcaya en Guipúzcoa.

Difícil es el acierto al proyectar un Resguardo marítimo cuando se carece de experiencia en su plante y por consiguiente en sus resultados; por tanto es preciso dejar al tiempo que demuestre o indique las mejoras de que sea susceptible.

La Opinión de Resurta no puede satisfacer porque es fácil demostrar que la fuerza que propone es muy escasa. En el proyecto de Corbera se ve que no se ha consultado a economía pues como se ha dicho no bastarían 225 buques para vigilar las costas e España si en todas se hubiera de establecer un Resguardo igual al que propone para tan corta extensión, y en cuanto al de Urzaiz bastará decir para desecharlo que 400g. incluso 15 buques de vapor no serían suficientes para el mismo objeto. Así pues dirijo a V. E. todas las anteriores observaciones como indicación de lo que parece convenir para el establecimiento de Resguardo Marítimo de la Costa de Cantabria.

De orden de S. A. lo expreso a V E. para la resolución que corresponda por el Ministerio de su digno cargo. Dios g. m. a., 19 de Junio de 1842

Señor Ministro de Hacienda.

Mesa 5ª Guardacostas.

(Resumen.

El Comandante de Marina de Santander evacua su informe manifestando que considera necesario para resguardar la costa desde el Bidasoa hasta Santander 9 trincaduras y 5 lugres o goletas con exclusión de buques mayores que ningún servicio pueden prestar en aquellas mares. Que las trincaduras deben repartirse en todos los puertos y calas y los otros 5 buques distribuirse en cinco distritos teniendo a sus ordenes las trincaduras que a ellos correspondan. Que toda la fuerza debe ser mandada por un Jefe activo e inteligente.

Que tiene en su poder el plano de cinco trincaduras que sería muy útil para este servicio.

Que convendría redactar una instrucción en que se consignasen las relaciones que debiera haber entre el Comandante de esta fuerza y los Jefes de Hacienda.

El Comandante de Marina de San Sebastián explica de que se han de valer los defraudadores para hacer el Contrabando, siendo de parecer de que por ahora no se practicase a fuerza de armas, y sí a fuerza de diligencia. Que en este concepto cree que las embarcaciones mejores para perseguirla serán lanchas de altura o trincaduras bien preparadas y tripuladas con un pequeño cañón y fusilería. Que con cuatro de estas embarcaciones situadas una en Fuenterrabía, otra en Motrico, otra en Bermeo y otra en Castro Urdiales sería suficiente para el Resguardo de aquella Cosa.

El Comandante de las fuerzas navales de Santander considera necesarios 16 o 18 trincaduras, 4 bergantines y un buque de vapor, distribuidos de modo siguiente: un bergantín en Pasajes con 6 trincaduras, otro en Portugalete con cuatro o 6 trincaduras y dos en Santander, uno para el E y otro para el O de aquel Puerto con el correspondiente número de trincaduras, y el buque de vapor para recorrer todos los puntos de la Costa.

Hay nota.)

Comunicada con fecha 13 del actual sobre Orden de V. A. a los Comandantes de Santander y San Sebastián y al Comandante de las fuerzas navales de la Costa de Cantabria para que informasen sobre del número y clase de buques que conceptuasen necesarios para impedir el Contrabando en las costas comprendidas entre el Bidasoa y Santander, y el sistema de servicio que convendría establecer; evacuan su informe en los términos siguientes.

El Comandante de Marina de Santander dice que en las mencionadas costas, que comprenden treinta leguas hay 17 puntos calas en que de media marca para arriba pueden hacerse alijos de contrabando. Que de dichos 17 puntos 6 que pertenecen a la provincia de Santander, han sido siempre los más atacados de contrabando.

Que para resguardar esta dilatada costa son necesarias buques menores debiéndose renunciar decididamente a los mayores con la excepción que mas adelante hará, pues que dichos buques mayores ningún servicio harían, ni se moverían sin gran riesgo desde septiembre hasta abril, por no tener más puertos que Pasajes y San Sebastián, difíciles de tomar con malos tiempos y el último de gran riesgo aún después de tomado.

Que la mejor clase de buques para dicho resguardo serían trincaduras que no pasarán de 56 pies de eslora, con dos cañones de a 4, o de 6 y 6 pedreros cada una. Que en clase de buques mayores sólo podrán convenir queche, cañonero, goleta o lugre con exclusión de mayor porte. Que conserva en su poder un plano de trincadura que remitió a este Ministerio en el año 1834 y que en su opinión es la clase de buques mas propicio para aquel servicio.

Que considera necesarios para cubrir las indicadas costas 14 buques al tenor siguiente: 9 trincaduras, un queche cañonero, y cuatro buques de la clase de lugres o goletas, situándolos del modo que sigue: el queche con dos trincaduras en Fuenterrabía, dos trincaduras en San Sebastián, otra en Guetaria, otra en Bermeo, otra en Plencia, otra en Portugalete y otra en Santoña; los cuatro lugres o goletas repartidos en la costa para celar servicio de las trincaduras y auxiliarlas.

Que para mandar la fuerza convendría un Jefe marineró de altura y dotado de exquisita prudencia, sin perjuicio de la dependencia que lo comandantes de lo respectivos buques deben tener de las autoridades de Rentas a quienes compete el conocimiento en los negocios de defraudación. Que las trincaduras deberían salir al mar todos los días, regresando solo en caso de necesidad y dando aviso a la goleta o lugre que cruce por aquellas aguas.





Por último, que convendría redactar una instrucción en que se consignasen las relaciones que debiera haber entre el Jefe de esta fuerza y los de Hacienda.

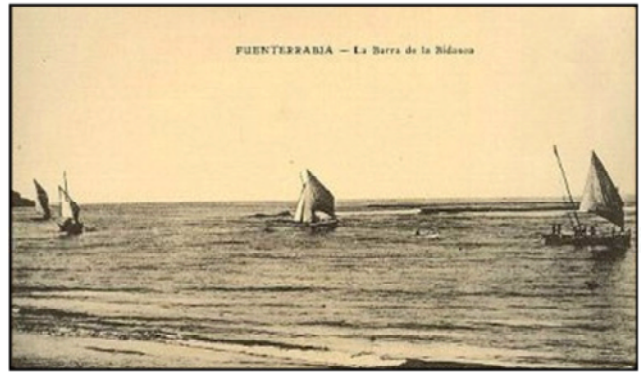
El Comandante de Marina de la Provincia de San Sebastián evacua el informe manifestando que por la clase de puertos de aquellas costas y los hábitos de sus naturales, debe suponerse que las embarcaciones que se ha de emplear en el contrabando han de ser por ahora las lanchas de pesca llamadas de altura y otra menores, por su mucho andar al remo y a la vela. Que siendo esto así como no puede menos de ser, le parece que será lo más conveniente para la persecución del contrabando las mismas clases de lanchas construyéndolas al intento muy andadoras y tripulándolas con gente escogida del mismo país para el remo o adiestrándola con la práctica si fuese de otras provincias, manteniendo dichas embarcaciones bien espalmadas y pertrechadas para que ninguna otra de su clase cargada pueda andar más que ellas. Que su armamento debe ser sencillo y de tal naturaleza que no les haga perder su andar porque en su concepto el contrabando que por ahora no se haga en aquellas costas a fuerza de armas y sí a fuerza de diligencia.

Que situando una de estas lanchas en Fuenterrabía, otra en Métrico, otra en Castro Urdiales, cree que puede resguardarse bien la costa desde el Bidasoa a Santoña. Que desde este punto a Santander no conoce la costa y que nada puede indicar para dicho extremo.

El Comandante de las fuerzas navales de la costa de Cantabria emite su informe exponiendo que para resguardar las 28 leguas de costa que hay entre el Bidasoa y Santander, atendiendo al poco fondo de los puertos de la expresada costa y a su proximidad a Francia es de parecer de que son indispensables dos bergantines de 14 cañones situados uno en Pasajes y otro en Santander y otro de menor porte en Portugalete, asignando a cada uno cuatro o seis trincaduras pues que si careciesen de tal clase de embarcaciones serían ineficaces e infructuosos sus esfuerzos en la persecución del contrabando porque en el invierno no podrán aquellos buques mayores permanecer sobre las costas para vigilarlas. Que las tripulaciones de dichas trincaduras fuesen anexas a las respectivos bergantines para que su contabilidad sea la misma y evitar la complicación de las cuentas en un mismo ramo. Que estas trincaduras debieran construirse para el efecto capaces de 20 a 26 remos conciliando el que a la par de que su construcción fuese ligera, pudiesen montar una cañonada a proa de 6 u 8 siendo ésta y 30 fusiles su única fuerza. Que propone los bergantines para que den protección a las trincaduras pues no teniendo éstas la fuerza suficiente puedan verificarse alijos en su presencia sin que

puedan evitarlos; uniéndose a esta consideración la protección que debe darse al comercio de buena fe. Que la mitad de las dotaciones de estos buques deben ser del país y la otra mitad del Mediterráneo y los Patrones todos del país y prácticos de las costa. Que el servicio de esta fuerza debería ser como sigue: dos trincaduras de las pertenecientes al bergantín de Pasajes deben vigilar día y noche las inmediaciones del Bidasoa situándolas en Fuenterrabía y dos en Guetaria y otras dos prontas a reemplazar a las que necesiten carena y limpieza y siempre en aptitud de atender a cualquiera necesidad perentoria, debiendo cambiarse de seis en seis meses las de Guetaria a Fuenterrabía y viceversa. Y que en los buenos tiempos saliese el bergantín de Pasajes a cruzar por aquellas aguas para la protección de las trincaduras y del comercio legal. Que las cuatro asignadas al bergantín de Portugaleta tendrán a su cuidado la vigilancia desde Guetaria a Castro Urdiales; y las 6 asignadas al de Santander vigilar la costa y calas comprendidas entre este puerto y el de Castro.

Que con la mira de que se llevase a debido efecto este servicio sería necesario un buque de vapor que recorriera con frecuencia la extensión de la costa desde Santander hasta el Bidasoa y celase el buen desempeño de los buques. Que cubierta como va indicado la costa desde el Bidasoa hasta Santander juzga sería indispensable destinar para el resto de esta última provincia hasta Asturias otro bergantín con proporcionado número de buques menores que hiciesen igual servicio. Que por último solo le resta exponer que si bien bajo el concepto de represión del contrabando ha especificado las fuerzas que considera necesarias en aquella costa, también bajo el político podría ser conducente el que no desapareciesen todas durante algún tiempo de las de Vizcaya y Guipúzcoa.



## Nota

En los tres informes extractados se ve que los Comandantes de Marina de San Sebastián y Santander, Don José Resurta y Don Joaquín Ibáñez de Corbera excluyen los buques mayores o de cruz para el servicio de guardacostas emitiendo el último razones de sobrado peso para convencer de su inutilidad en la larga estación de los malos tiempos en aquel litoral.

El Comandante de las fuerzas navales Don Antonio Urzaiz propone como base esencia el establecimiento de cuatro bergantines, pero en el curso de los tres informes se ve con claridad que los de Corbera y Resurta están circunscritos al establecimiento de una fuerza que tenga como único objeto la represión del contrabando, y en el de Urzaiz se mezclan miras de conveniencia, tal vez política, pero que no son del asunto sobre que se les pidió informe.

Los tres disienten en lo general de sus opiniones, pero todos convienen en que las trincaduras o Lanchas del país son las embarcaciones más propicias para perseguir el contrabando en aquellas aguas.

1º El oficial del negociado sin perjuicio de manifestarse en opinión contraria a lo propuesto por Urzaiz, se hará cargo primero de examinar los informes de Corbera y Resurta.

El 1º de estos dos Jefes opina que son necesarias nueve trincaduras y cinco buques de la clase de goletas o lugres, que son catorce embarcaciones. La costa que se trata de resguardar tiene de extensión 28 leguas, luego se propone un guardacostas para cada dos leguas. Si las costas de España e Islas Baleares se hubiesen de resguardar en los mismos términos serian necesarios 225 guardacostas pues tienen de extensión 450 leguas; siendo de observar que las de Cantabria son escarpadas e inabordables fuera de sus pocas pequeñas calas, mientras que las del Mediterráneo son un melle continuado de 250 leguas a que se puede atracar noche y día la mayor parte del año, y que si en la costa de Cantabria se presenta el riesgo de tener una nación vecina interesada en que se haga el contrabando, no es menor el que ofrece Gibraltar enclavado en nuestra misma costa, y la vecina de la misma Francia en el Golfo de León.

Resurta que en su corto pero más luminoso informe explica de que se pueden valer los defraudadores para introducir el contrabando en aquellas costas cree suficientes cuatro lanchas o trincaduras para reprimirlo,

situando una en Fuenterrabía, otra en Métrico, otra en Bermeo y otra en Castro.

2º Excesivo considera el oficial del negociado el número de 14 embarcaciones que propone Corbera para resguardar 28 leguas de costa, pero tampoco puede convenir con que sean suficientes cuatro solas para el mismo objeto, ni es tampoco conforme con su distribución porque mediando más de 8 leguas entre Fuenterrabía y Motrico, justamente en la parte de costa más próxima a la de Francia y por consiguiente más expuesta a la especie de tráfico fraudulento que el mismo Resurta explica, no es posible que dos solas trincaduras vigilen con buen éxito aquella larga extensión.

El contrabando y el Resguardo representan el ataque y la defensa; para disponer ésta es preciso conocer los medios con que se debe emplear en aquél.

Para establecer un Resguardo mínimo sin perder de vista la economía debe ser tal que reportando el fruto que se desea no irrogue mayores gastos de los indispensables.

3º Partiendo de estos principios dirá su parecer y lo explanará lo posible el oficial del negociado.

En una costa tan escarpada y escabrosa como la de Cantabria, bañada por un mar tormentoso y azotada continuamente de vientos duros y borrascosos no pueden practicarse grades alijos como en las mansas playas del Mediterráneo, por consiguiente es claro que el contrabando ha de hacerse en pequeñas embarcaciones que aprovechando las pocas colladas de buen tiempo salgan de Francia para alijar en determinados puntos, o bien a trasbordar sus efectos a los barcos pescadores para que éstos los echen en tierra.

Desde San Juan de Luz que es el punto de Francia más próximo de que pueden salir, hay hasta el cabo Villano 16 leguas en línea recta, y toda lancha que pase con contrabando de aquel a este punto debe contar que ha de navegar por lo menos 32 leguas, cosa difícil y que ofrece grandes riesgos en aquellas agua para embarcaciones sin cubierta.

A más distancia parece imposible que se aventuren a ir, pues aunque se suponga remoto el peligro de perecer, es muy próximo y probable el de averiar los efectos que conduzcan. Para convencerse de esto, basta haber



salido a la mar algunas veces en embarcaciones sin cubierta, siendo de advertir que no podrán emplear otras si han de hacer uso de los remos.

En las 15 leguas de costa que median entre Fuenterrabía y el cabo Villano no pasan de 6 u 8, las pequeñas calas en que puede alijar las indicadas lanchas contrabandistas, ni hay más pescadores que los de estas calas y los puertos de Pasajes y San Sebastián, Guetaria y otros dos o tres puntos de esta especie; por consiguiente no parece necesario un gran número de embarcaciones para vigilar tan corta extensión: así es que Resurta considera suficientes tres trincaduras para este objeto. Corbera supone necesarias siete, y cuatro Urzaiz con dos más de respeto en Pasajes; varado estos dos últimos Jefes del 1º en que agregan buques mayores que en realidad ninguna utilidad prestarían.

Se ha dicho que el contrabando de lanchas desde la costa de Francia no es fácil que pase del cabo Villano particularmente en la larga estación de los malos tiempos, pero en el verano no será imposible que se haga alguno en estos términos; sin embargo en esta última estación será más fácil que se practique en buques mayores que manteniéndose en la mar alijen paulatinamente por medio de los pescadores u otras embarcaciones que salgan expresamente a buscar sus efectos para introducirlos de noche.

Los puntos más expuestos al contrabando deben ser los más próximos a la costa de Francia, disminuyéndose el riesgo al paso que se aumenta la distancia.

Ahora bien, si los medios que se han empleado en la agresión son los denunciados fácil será convenir en los que se haya de emplear para la defensa.

Concuerdan los tres informes en que las lanchas trincaduras son las embarcaciones más propias para este servicio y el oficial que suscribe conviene con este dictamen; no con absoluta exclusión de buques mayores, como se ve por el informe de Resurta y aconseja Corbera, ni tampoco con la exagerada abundancia que propone Urzaiz.

4º En tal concepto juzga el oficial del negociado que con tres buenas trincaduras apostadas en Pasajes con el encargo de vigilar las ocho leguas que hay entre Fuenterrabía y Motrico, dos apostadas en Bermeo para el mismo objeto en las siete legua comprendidas entre Motrico y el cabo Villano, una en Castro y otra en Santoña, es fuerza suficiente para resguardar la costa entre el Bidasoa y Santander desde el mes de septiembre hasta el de abril, aumentando en este mes hasta el de septiembre

una goleta de fuerza y un bergantín que cruce en dicho tiempo entre Santander y el cabo Machichaco o atienda a donde más conveniente sea.

Corbera y Resurta distribuyen los buques sin dependencia de apostadero y Urzaiz los sujeta a ellos. El oficial del negociado está más conforme con esta última opinión y así propone los dos apostaderos de Pasajes y Bermeo en los cuales debe haber comandantes que dirijan el servicio y mantengan sus relaciones con los jefes de Hacienda, escogiendo particularmente para Pasajes a un hombre entendido, prudente y previsor que haciendo cumplir con el servicio a los buques, evite las imprudencias que pudieran dar lugar a disgustos con la Francia.

6º Considera también el oficial del negociado conveniente lo que Urzaiz indica de que los Patrones y la mitad de las tripulaciones sean del país y el resto de otra provincias siempre que pueda verificarse.

7º También parece conveniente que los buques alternen de destinos pero sin sujetarse a período fijo.

Difícil es acertar en un proyecto de resguardo cuando se carece de experiencia en su planta y por consiguiente en sus resultados, por tanto es preciso dejar al tiempo que demuestre o indique las mejoras que sea susceptible.

La opinión de Resurta no puede satisfacer porque es fácil probar que la fuerza que propone es muy escasa.

En el proyecto de Corbera se ve que no se ha consultado la economía pues como se ha dicho no bastarían 225 buques para vigilar las costas de España si en todos se hubiese de establecer un resguardo como propone para tan corta extensión. Y en cuanto al de Urzaiz basta decir que con 400 guardacostas, incluso 15 de vapor, no serían suficientes para el mismo objeto.

El oficial del negociado ha expresado su opinión sobre el asunto.

V. A. resolverá lo que fuera de su agrado.

(Informe la Junta).

Fecha en 9 de enero de 1842.



**HONDARRIBIA**



**Bretaña**



Segundo extracto:

Pasadas a informe de la Junta de Almirantazgo para que informase las cartas de los Comandantes Militares de las provincias de Santander y San Sebastián y la del Comandante de las fuerzas navales de Cantabria en que manifestaron sus respectivos pareceres sobre el número de buques que convendrá destinar para el resguardo del contrabando en las costas comprendidas entre Santander y el Bidasoa expone la expresada corporación que se encuentra conforme en un todo con lo manifestado sobre el particular por el Comandante de las fuerzas navales de aquellas costas en su carta n° 34 de 20 de septiembre próximo pasado.

Nota:

El oficial de negociado se remite en todo a su nota anterior. V. A. resolverá lo que sea de su agrado.

(Remítase a Hacienda como indicación de lo que parece convenir para el resguardo de la costa de Cantabria y su resolución. Fecha 19 de junio de 1842.)

(nº 80.

Evacuando un informe sobre el servicio de buques que puede establecerse en estas costas para impedir el contrabando.)

Excmo. Señor:

Evacuando el informe, que de orden del Serenísimo Señor Regente del Reino, fecha 13 del que rige, se digna pedirme V. E. sobre el número y clase de buques necesarios a mi entender para impedir el contrabando desde este Puerto al Bidasoa; los puntos en que podrán establecerse, y el servicio en fin que convenga adoptar para el mencionado objeto, debo exponer a V. E. que esta costa supone un espacio de treinta leguas, hallándose en el infinito Pasajes, en que de mediar marea adelante pueden hacerse alijos con perjuicio de la Hacienda Nacional Orio, Zumaya, Deva, Ondarroa, Lequeitio, Hea, Elanchove, Mundaca, Bermeo, Plencia, Algorta, Somorrostro, Guriezo, Noja, Isla, Galizano y Quejo son parajes, que se prestan inmediatamente favorables para las importaciones fraudulentas, y entre ellos hay algunos que de varios años a esta parte señalan la fama pública; y una triste experiencia como vehículo de contrabando. Es decir, Excmo. Señor, que por Somorrostro, Guriezo, Noja, Isla, Galizano Quejo se han hecho, y están haciendo introducciones fraudulentas de sal, tabaco y otros efectos de prohibido y lícito comercio; siendo presumible que se piense desde el extranjero en estos puntos para burlar nuestras leyes fiscales, ahora que las Provincias Vascongadas dejan de ser el depósito de mercancías forasteras. Además de los sitios enunciados, se encuentran otros muchos por donde el infernal interés del defraudado de las Rentas del Estado, podrá hacer los alijos que el Supremo Gobierno se propone evitar con distinguida solicitud.

Para perseguir el Contrabando en una costa así dilatada, y con tantos sitios a propósito para arrojar por ellos a tierra los géneros fraudulentos se necesita buques menores, debiéndose renunciar decididamente a los mayores, con la excepción que indicaré después. Estos no podrían moverse con particularidad en los meses desde octubre a abril sin un verdadero y estéril riesgo; debiendo tenerse en consideración que los Puertos de Pasaje y San Sebastián, con que parece que contarían caso de estar cruzando no inspiran la seguridad correspondiente. Pasajes es buen puerto, pero habiendo tiempo, su entrada es dificultosa a buques de caldo de catorce pies, y los tiempos malos deben tenerse en cuenta. Y si bien es cierto que en la concha de San Sebastián hay situados muertos, es lógico igualmente

que no es posible aguantarse sobre ellos en el Invierno, rompiéndose, como se rompen, sin dificultad entonces las vitas de los buques, y no quedando más recurso a las naves que acogerse al muelle, cuya entrada es estrecha y por demás peligrosa a semejantes embarcaciones. Es indiscutible, Excmo. Señor, que buques mayores no sirven para guardar esta costa, bajo la excepción que sentaré lego, y al decirlos así, lo hago también después de haber oído a personas prácticas en ella, porque para informar a VE, he creído que debo hacerlo con la convicción más profunda.

Buques menores con los que pueden hacer a satisfacción este importante servicio. Trincaduras que no pasen nunca de cincuenta y seis pies de eslora, con medias cubiertas, con el centro abierto para bogar la marinería, con las correspondientes distribuciones de cámara, pañoles y rancho de la gente, y el local necesario para la artillería que vayan a montar, y debe consistir en dos cañones de bronce del calibre de 4 a 6, y cuatro pedreros cada una; y algún Queche cañonero, Goleta y Lugre, son las embarcaciones que con exclusión de toda otra clase, corresponde a mi juicio destinarse al servicio de esta costa. Conservo en mi poder, Excmo. Señor, un plano de Trincadura, igual a los que creo prestarían aquí grande utilidad, y que elevé yo al Ministerio del digno cargo ahora de V E, cuando se formalizó en 1834 el bloqueo de esta costa, sin que se hubiera llevado a efecto el pensamiento, porque el tiempo urgía, y se me mandó echar mano inmediatamente de embarcaciones mercantes.

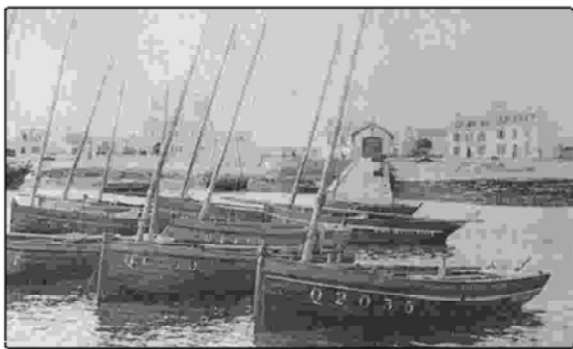
Pareceme Excmo. Señor que con de absoluta o rigurosa necesidad para el objeto enunciado, nueve trincaduras, un queche cañonero y cuatro buques de la clase de goleta y lugres. El queche cañonero y dos trincaduras deberían situarse en Fuenterrabía primer punto inmediato a Francia. Otras dos en San Sebastián. Otra en Guetaria. Otra en Bermeo. Otra en Plencia. Otra en Portugalete. Y otra menor si se quiere que las demás, en Santoña. Con las ocho podría guardarse bien la costa hasta el cabo Machichaco y hasta este puerto de Santander; pero la situada en Santoña serviría a dar más perfección a la vigilancia, evitando que cayera algún bote o lancha sobre Guriezo, Noja, Isla, Galiano, Quejo parajes inmediatos a Santander.

Los cuatro buques de la clase de goleas o lugres, deberían situarse indistintamente en este puerto, Santoña, Castro Urdiales, Pasajes y Portugalete, para cuidar del servicio de las trincaduras, auxiliándolas en los casos necesarios, y concurrir con ellas en la forma conveniente al desempeño de un importante encargo.

Respecto al servicio que en mi entender convenga adoptarse, pero me ocurre que exponer, Excmo. Señor, a la alta consideración de V E, pero sin



(BRETAÑA)



embargo, creo que un Jefe marino, activo y dotado además de exquisita prudencia, debe mandar las fuerzas navales, sin perjuicio de la dependencia y comunicación que forzosamente han de tener los comandantes de cada embarcación con las autoridades de Renta. El Jefe, dando siempre en las aguas ejemplo de actividad y celo, debería conocer de todas las faltas en el servicio, de la mayor o menor exactitud en las operaciones marineras o de otras cosas semejantes, haciendo proceder entonces según la ordenanzas de la Armada, sin perjuicio siempre del conocimiento que por la ley corresponde en los negocios, de defraudación a los juzgados privativos de Rentas. Las trincaduras habrían de salir de sus puntos todos los días al mar para hacer la descubierta; sin tomar a Puerto por la noche a no ser indispensable o exigirlo absolutamente el tiempo, cuidando de dar avisos a la goleta o lugre que navegue en aquellas aguas, y que nunca estará muy adentro, puesto que fuera del radio de las seis millas considerado en el artículo 15 de la ley penal de 3 de mayo de 1830 es neutrales mar por derecho de gentes y los tratados, o no puede que es lo mismo, hacerse aprehensiones más allá de aquel espacio. El sistema de comunicaciones ha visto por mar y tierra, las confidencias y relaciones con los Jefes de Hacienda, debería arreglarse por el Jefe de las fuerzas sobre las mismas aguas, proponiendo enseguida a V E aquello en que entienda pudiera calcarse una instrucción conveniente.

No se, Excmo. Señor, si habré llenado los deseos de V E, despachando el Informe que cuando menos evacuo con buen deseo, con celo y con la urgencia que se me encarga. Dispuesto estoy sin embargo a reunir cuantos datos crea V E que puedo lograr, y sean necesarios para la adopción de un pensamiento que tanto interesa a la industria, al comercio nacional, al Erario; que animará también el desarrollo de nuestra Marina, que contribuirá no poco a aumentar los títulos que V E tiene al reconocimiento de este cuerpo tan benemérito.

Dios guarde a V E muchos años, Santander, 21 de Noviembre de 1841.

Exc. Señor  
Joaquín Ibáñez de Corbera.

(Excmo. Señor Secretario de Estado y del Despacho de Marina).

Comandancia de las fuerzas navales de la Costa de Cantabria

(Nº 34. Acusando el recibo de la orden de S. A. el Regente del Reino, fecha del 13, e informando acerca de los buques que convendría destinar a las cotas desde Santander hasta el Bidasoa para impedir el contrabando).

Excmo. Señor

He recibido la orden de S. A. el Regente del Reino comunicada por V. E. en 13 del corriente en que se me manda que con toda urgencia manifieste el número y clase de buques que conceptúo necesarios para impedir el contrabando en la costa a desde Santander hasta el Bidasoa, cuáles los puertos en que podrán establecerse; y el sistema de servicio que convenga adoptar para el encimado objeto.

En su consecuencia y atendidas las particulares circunstancias de las 55 millas, que hay desde el Bidasoa a el Abra de Bilbao, y alas 30 desde este último puerto a Santander; a que los puertos comprendidos en ellas con poco fondo; la mayor parte de barra; y a su proximidad al vecino Reino de Francia, considero indispensable la permanencia o estación de dos bergantines de 14 cañones y otro de menor porte, situados, uno de los primeros en el puerto de Pasajes, el otro igual en Santander o Santoña y el tercero en Portugalete o Castro Urdiales; asignando a cada uno cuatro o seis trincaduras que les servirán de escampavías, pues si careciesen de tal clase de embarcaciones serían ineficaces e infructuosos cuantos esfuerzos se hiciesen para impedir el contrabando, tan fácil de realizar en esta costa con lanchas o buques de reducidas dimensiones especialmente en el invierno; pues sobre la imposibilidad de que permanezcan los bergantines atracados a ella, con la mira de vigilarla, agregase el que los vientos duros y repetidos del No y las mares gruesas consiguientes a ellos, por precisión les expondrían a frecuentes riesgos sin provecho ni positivas ventajas.

Las dotaciones de las trincaduras escampavías anejas a cada bergantín considérense como pertenecientes a ellos, para que las relaciones de alta y baja, los pagos, hospitalidades, cargos, y cuanto corresponda a contabilidad Ma. estuviese también unido a la del buque a que perteneciesen.

Con este sencillo sistema se evitan las complicaciones y gastos que producen casi siempre la separación de la cuenta y razón en un mismo ramo.

Dichas trincaduras deberían construirse para el efecto, capaces de 20 o 26 remos, con cubierta de cuarteles conciliando que a la par de que su construcción fuese ligera soportasen una carronada a proa del calibre de 6 o de 8: ésta sería la única fuerza agregada la de 30 fusiles.

Hago mérito de los bergantines por la previsora protección y amparo de las trincaduras, puesto que desgraciadamente la experiencia ha hecho conocer en bastantes ocasiones que los contrabandistas llevaran al cabo no pocos alijos casi a la vista de Guarda-costas, pues que no tenían estos la fuerza suficiente para impedirlo: se une a esta consideración otra no menos justa y equitativa, puesto que en ella va enlazada la protección del comercio nacional.

El puerto de Pasajes, como el primero de la frontera está siempre ocupado por buques franceses, y con dolor se ha dicho Excmo. Señor, meses y aún años enteros se pasaron sin que el pabellón de Castilla ondeara allí.

Antes de exponer a la consideración de V. E. la clase de servicio que, con conocimiento de las costas, juzgo conveniente, ruego a V. E. me permita le indique ser esenciadísima la Econ. que se haga de los oficiales y de las dotaciones de los expresados buques: Estas últimas convendría fuesen mitad de los tercios del Mediterráneo y mitad de los el N., pero los patrones no puede prescindirse de que sean prácticos de la Costa.

El servicio en que constantemente estuvieran empleadas las fuerzas navales referidas es la que sigue: dos trincaduras de las pertenecientes al bergantín de Pasajes situadas en Fuenterrabía, vigilando de día y de noche el Bidasoa y el tramo desde Cabo la Figura hasta San Sebastián, dos en Guetaria, entrando y saliendo en los fondeaderos inmediatos a Lequeitio; y otras dos prontas a reemplazar alguna que necesitase carena y siempre en aptitud de atender a una necesidad perentoria, en que tengan que emplearse por aviso de lancha u otro buque sospechoso; también sería muy conveniente que no permaneciesen más de 6 meses sin que fuesen removidas de sus distritos; esto en las de Guetaria a Fuenterrabía y viceversa, para con tal medida alejar las relaciones y facilidad de conveniencia tan perjudiciales en esta clase de servicio. El buque mayor igualmente debería cruzar en los buenos tiempos, resultando de ello la oportuna protección a las trincaduras y a los buques mercantes nacionales empleados en el Comercio legal.





**Chalupa (Lancha Mayor) francesa  
(J. Caron, año 1874)**



**Lekeitio (I. Española y Americana, año 1843).**

**(En esta ilustración pueden apreciarse algunas Lanchas Mayores)**

Las asignadas al bergantín situado en Castro Urdiales o Portugalete tendrán por consigna el cuidar de la costa desde el primer punto hasta Lequetio, estacionándose dos en Bermeo, una en Plencia, y otra próxima al bergantín; aquellas tendrán a su cuidado desde Machichaco a Lequeitio, entrando y saliendo en los puntos intermedios, con particularidad en el de Mundaca; la otra desde Machichaco a Plencia, y la 4ª desde Plencia hasta Castro Urdiales.

Las destinadas al buque mayor de Santander y Santoña deberán vigilar desde el 1º hasta Castro; dos cruzando incesantemente frente a Laredo y en la extensión de la ría de Limpias, y cuatro más para los puertos intermedios.

Con la mira de que se cumpliera y llevase a debido efecto este colectivo servicio, separadamente especificado, sería necesario un buque de vapor que recorriera con frecuencia la extensión de costa desde Santander hasta el Bidasoa a fin de cerciorarse de la movilidad y realización de cuanto queda expresado.

La larga extensión de la costa hace indispensable esta especie de doble vigilancia precisamente en un punto donde los descuidos abrirían puertas anchurosas al mortal contrabando.

Cubierta aquella desde este puerto de Santander hacia el E., considero obligatorio manifestar a V. E. que no quedándolo igualmente hasta la línea del O. o sea, hasta los confines con Asturias, que hay 35 millas, podría ser muy perjudicial su total desamparo; y por lo tanto juzgo conveniente agrega un bergantín más con el número de buques menores proporcionado o respectivo al de las otras divisiones que dejo detalladas.

Además de las recompensas honoríficas para estimular a los que de lleno correspondiesen a un servicio tan distinguido como útil al Estado, convendría aumentar la excitación haciendo breves y efectivos los fallos de las aprehensiones, quedando el mayor beneficio posible a favor de los que la efectuasen.

Réstame por último manifestar a V. E. que si bien bajo el concepto de reservar a estas costas del comercio fraudulento y vedado, dejo especificadas las fuerzas navales que conceptúo precisas, también bajo el político podría quizás ser conducente el que no desapareciesen todas, durante algún tiempo, de las de Vizcaya y Guipúzcoa.

Dios guarde a V. E. muchos años. Santander, 20 de noviembre de 1841.

Excmo. Señor

Antonio de Urzaiz.

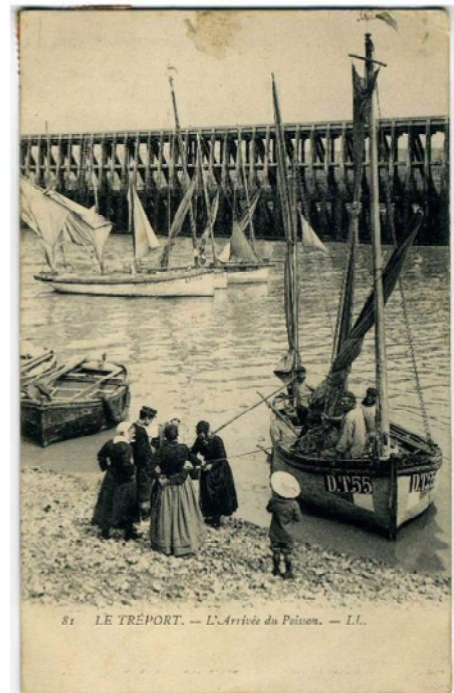
Excmo. Señor

Por la comunicación de V. E de 13 del presente, quedo impuesto de la orden de S. A. el Regente del Reino, para que manifieste yo con urgencia el número y clase de buques que conceptúo necesarios para impedir el contrabando en la costa comprendida desde Santander, hasta el Bidasoa, cuáles los puntos en que podrán establecerse, y el sistema de servicio que convenga adoptar para el mencionado objeto, con todo lo demás que yo crea para el fin que queda indicado.

Para cumplimentar pues la referida orden, es preciso, antes de todo, indicar las embarcaciones que se supone han de emplearse en el tráfico del contrabando, desde el vecino Reino de Francia a la costa de España, comprendida entre Santander y la desembocadura del río Bidasoa.

Por la clase de puertos de nuestra referida costa, y los hábitos de sus naturales, debe pues suponerse, que las embarcaciones que han de dedicarse o emplearse en el contrabando han de ser, por ahora, las Lanchas de pesca, que aquí llaman de Altura, y otras menores, por lo mucho que las hacen andar al remo, y la facilidad con que las manejan a la vela: Siendo esto así, como no puede menos de serlo me parece, que sería lo más natural y conveniente, emplear también, por ahora, para la represión y persecución del contrabando las mismas clases de Lanchas, construyéndolas al intento muy andadoras o comprando en la costa las que se conozcan por mejores y más andadoras, tripulándolas con gente selecta del mismo país para el remo, o adiestrándola con la práctica continuada si fuere de otras provincias, conservando siempre los cascos bien espolinados y limpios y sus aparejos en buen estado, para que ninguna embarcación cargada de su clase anduviese más que ellas: El armamento de ellas debe ser muy ligero, y de tal naturaleza que no les hagan perder su andar, porque el contrabando de esta costa no creo que se trate de hacer, en algún tiempo, a fuerza de armas, si no a fuerza de diligencia y vigilancia, que son también las necesarias aquí para perseguirlo y reprimirlo.

Sentadas pues las clases de buques que deben prestar el servicio mencionado, soy de parecer, que pudiera situarse una en Fuenterrabía, para que vigilase la costa hasta Guetaria; otra en Métrico, con el mismo objeto desde Guetaria a Lequitio; otra en Bermeo para que recorra desde



Lequeitio a Plencia y otra en Castro-Urdiales para que vigile desde el Abra de Bilbao hasta Santoña; desde Santoña a Santander ignoro las circunstancias de la costa.

Yo creo que con estas cuatro Lanchas, que extiendan su vigilancia hasta las calas de la pesca<sup>1</sup>, corriéndolas con el Resguardo terrestre podrían obtenerse muy buenos resultados en la represión del contrabando.

Todo lo que digo a V. E. en cumplimiento de lo que se sirve prevenirme de orden de S. A., en su citada comunicación.

Dios guarde a V. E. muchos años, San Sebastián 17 de noviembre de 1841.

Excmo. Señor.

José de Resurta.

---

<sup>1</sup> Presumo que en esta costa se hará más contrabando desde las calas de pesca, por medio de transbordos, que no de Puerto a Puerto

Junta de Almirantazgo.

(Nº. 162. Se evacua informe sobre los buques que convendría destinar a las costas, desde Santander hasta el Bidasoa, para impedir el contrabando).

Exc. Señor.

Cumpliendo esta Junta de Almirantazgo con la orden de S. A. que V. E. me comunicó en oficio de 9 del actual, relativo a que dicha Corporación informase sobre el contenido de las cartas, que me acompañó, de los Comandantes de Marina de San Sebastián y Santander y del Comandante de las fuerzas navales de la costa de Cantabria; en las que manifiestan a esa Superioridad el número de buques que conceptúan necesarios para impedir el contrabando en las costas comprendidas desde Santander al Bidasoa, cuáles los puertos en que podrán establecerse y el sistema de servicio que convendría adoptar para el indicado objeto; ha acordado en sesión del día 22 del corriente mes, que se conforma en todo con el parecer que sobre este particular ha dado el Comandante de las fuerzas navales del costa de Cantabria e su oficio número 34 de 20 de noviembre próximo pasado dirigido a V. E.

Todo lo que por el expresado acuerdo manifiesto a V. E. con devolución de las tres cartas arriba citadas para la resolución que tenga a bien S. A. el Regente de Reino.

Dios guarde a V. E. muchos años, Madrid 29 de enero de 1842.

Chalupas sardineras, Francia



Lanchas de Peterhead





**Concurso para el mejor modelo de lanchas  
pescadoras**

**AÑO 1878**

ARCHIVO GENERAL DE LA MARINA  
DON ÁLVARO DE BAZÁN  
Sección Pesca  
Asuntos Particulares, leg. 2147.

Señor Comandante Militar de Marina de la Provincia de Bilbao.

Don Juan Bautista de Allica y Don Cosme de Astorquiza, vecinos de esta villa de Bermeo, provistos de sus cédulas personales, que las exhiben a calidad de sus devoluciones, y comisionados de la Jura general de la Cofradía de pescadores de su Puerto, con todo el debido respeto y como mejor proceda a V. S. se presentan y dicen: Que ellos, en virtud de la mencionada comisión, que les fue conferida por la misma Junta en su sesión de día veintiuno de Diciembre último, acudieron a la autoridad de V. S. con sumiso memorial, fechado el veintiséis de los referido mes y año, en súplica de que se dignara concederles oportuno permiso para formular las nuevas Ordenanzas de su dicha Cofradía, encaminadas a evitar, si no todas, al menos lo posible algunas de las calamidades, a que están abocados de continuo, cuales han experimentado con frecuencia sus gremiantes al surcar las mares en el peligroso ejercicio de su profesión de tanta fatiga, adversidad y escaso lucro. Calamidades las mismas provenientes no poco del vacío que e sus antiguas Ordenanzas se toca respecto a las medidas de su salvamentos, buenas navegaciones ordenadas, auxilios y fraternidad que es indispensable reinen entre si bajo todos los conceptos.

Obtenido, pues, el permiso de V. S., con encargo de que por su conducto se eleven a la Superioridad para la debida aprobación las Ordenanzas nuevamente formuladas, las han redactado, previendo, en cuanto está a sus alcances, las horrorosas catástrofes que cuando menos se piensa amenazan a sus comitentes cofrades en esta costa cantábrica a impulsos de mares embravecidas, vientos tempestuosos y lunas extraordinarias, que emanan de turbonadas imponentes y repentinas, bajo las exhalaciones de nubes gruesas de improviso extendidas como muros inexpugnables que inflamadas, se desatan en temporales borrascosos, muy especialmente en los meses de Noviembre, Diciembre, Enero, Febrero, Marzo y Abril de cada año, lo que es más a tripulantes e embarcaciones pesqueras, si en estos meses se ponen a pescar en lejanas calas de altura, por ser ellas muy endebles, defectuosas en su construcción, sin cubierta, resistencia ni medio alguno redefensa, por consiguiente sin poder soportar ninguna vela ni mantenerse momentos sobre la mar, vuelcan o se anegan de agua, arrolladas, envueltas en mangas de fuertes vientos encontrados y mares

embravecidas; en cuyos fatales estados críticos se ven los tripulantes de las cercanas embarcaciones mayores obligados a dejar precipitadamente sus pesqueras de fortuna y acudir al salvamento posible de los náufragos, a veces frustrado por el rigor de la tempestad, superior a los esfuerzos empeñados de los que les van a prestar auxilios con inminente peligro de perder sus vidas, y siempre con grandes menoscabos de intereses que experimentan los protectores, no solo por dejar sus ganancias de la pesca que por considerables desembolsos pecuniarios que sufren todos los gremiales en abonar de la caja común de al Cofradía los importes de embarcaciones y efectos perdidos averiados en naufragios de sus socios. Las referidas embarcaciones pequeñas, que son de poca manga y puntal, zozobran con frecuente y fácilmente hasta en la bahía a poco viento que tomen, y entretienen a las mayores para darlas auxilio y salvar los náufragos de ellas, originando así pérdidas de tiempo e intereses a su Cofradía, a la vez de causar desórdenes y rivalidades. Aún hay más, las tales calamidades traen en pos de sí otras consecuencias trascendentales de muy mal género, a saber: rencores fuertes, odios mortales, tumultos e insultos acres, amenazas vengativas nacidas de erróneas apreciaciones invencibles, llevadas al extremo de la irreconciliación por las familias de los ahogados, contra los que se habían esforzado a salvarles, y otros que de ellos se desprenden.

Males todos dignos de tomar en la debida consideración y de estimarlos a fondo, no solo de parte del Supremo Gobierno de la Nación y de las Autoridades inmediatas, sí que de hombres expertos, de influjo, amantes de las humanidades y del reposo público, a fin de adoptar sin pérdida de tiempo a todo trance la medidas que pongan algún término a tantas calamidades, desgracias, desordenes, mortandad y pérdidas en intereses de mucha monta.

En prueba de cuan lamentables son las calamidades frecuentes que las embarcaciones pescadoras del puerto de Bermeo han sufrido de poco tiempo a esta parte, basta recordar: que los años de mil ochocientos setenta y seis y setenta y siete volcaron veintiuna embarcaciones pequeñas y una mayor, diez y nueve de aquellas desde Marzo hasta Noviembre de cada uno de dichos años pero sin tiempos fuertes, que satisfizo su Cofradía pasadas de siete mil quinientas pesetas por razón de pérdidas y averías, habiéndose ahogado unos seis de sus tripulantes bien jóvenes, que dejaron en la más triste orfandad compasiva pobreza a un número considerable de hijos de muy tierna edad y a sus viudas sin medios de subsistencia, agobiadas de insoportables obligaciones y deudas apremiantes. Y, ¿qué se dirá de la horrorosa catástrofe acaecida a la Cofradía de pescadores del Puerto de Bermeo el día veinte de Abril del presente año? No hay pluma Señor, ni



Bretaña

55. EN BRETAGNE -- Types de Pêcheurs  
Le Petit Rouge



Bretaña

corazón que la acompañe; día cruento en verdad, que ha llenado de consternación y luto al Pueblo, de mucha miseria a numerosísimas familias y de pánico terror inexplicable a cuantos tengan su noticia. No se diga que su igual no se ha visto, ni oído ni leído en Bermeo, pues no se borra de su memoria el día de Santa Balbina, en que naufragaron a consecuencia de igual tempestad o borrasca de mares y vientos casi todas las embarcaciones y tripulantes de su Cofradía, sin que se salvara ninguno de ellos, ni hay año sin naufragios de sus embarcaciones pescadoras con pérdida de sus tripulantes aunque afortunadamente en muchísimo menor número, mas siempre lamentables, dignos de eterno recuerdo para vivir prevenidos y no retardar un momento la adopción de medidas salvadoras que eviten en cuanto sea posible la reproducción de tantos desastres; pues las turbonadas de continuo producen en algún punto sus lamentables efectos y hasta el temor de que hayan casado y puedan causar en lo sucesivo.

Vuélvase, ya, la vista al citado mes de Abril último, para fijar ciertos antecedentes y deducir sus consecuencias: ochenta y cuatro fueron las pequeñas embarcaciones pescadoras de este Puerto que, el día veinte de él, salieron al mar tripuladas por jóvenes inexpertos en número cada una de cuatro a seis hombres; los que prevalidos de sus fuerzas, ambiciosos de ganancias, aunque efímeras de escasa importancia, y en la errónea creencia de que son grandes marinos, nada cobardes, aparentaron no haber tempestades, que ellos no prevean y venzan. Estos hombres no olvidan que otros días pescaron en las calas de altura, arrastrando peligros, sin oír los sanos consejos de sus mayores, bien prácticos y escarmentados, a quienes de continuo les califican de pusilánimes y visionarios, les desprecian se declaran independientes y libres de navegar cuando, a donde y como quieran, haciéndose también un momentos olvidadizos de que son Socios de una Cofradía de pescadores, la que no puede subsistir sin condiciones o estatutos que ligen a todos; pero interiormente dicen: bien podemos ejercitarnos a la pesca de altura en todas las épocas del año, los meses de Noviembre, Diciembre, Enero y Febrero a besugo en las embarcaciones mayores, que como socios nos deberán recibir sus dueños, mas los restantes meses las abandonaremos dejándolas inutilizadas al calor del abrasador sol de verano con grandes perjuicios de sus propietarios y nos embarcaremos en las pequeñas con un número reducidísimo de tripulantes, esto es, de pocas soldadas, reportado así mayores ganancias; los días de recelo iremos a la altura en compañía de las mayores, quienes recogerán nuestras personas si, sobreviniendo alguna borrasca, vuelcan o se anegan nuestras endebles embarcaciones, cuyos valores y los de los efectos perdidos o averiados en naufragios se los pagarán de la caja común de la Cofradía, y si la fortuna nos es propicia, agotamos cuando no todo al menos en mucha parte las calas de besugo al amparo de las mayores, quienes se verán

precisadas a continuar en las mismas por su mucha tripulación y gastos hechos en aparejos y demás provisiones para tan solo esta pesca, quedando así solas en buen tiempo a la pesca de merluza en mares vírgenes, cercanas a tierra, la que podremos tomar en breve tiempo a la más pequeña señal de mal cariz y antes de declarase en borrasca; además, si algún naufragio experimentamos, las mayores que, arrojadas por el temporal, arriban a su puerto, han de pasar cercanas a nosotros y se verán precisadas aun con inminente exposición de sus vidas, e intereses, a esforzarse para recoger nuestras personas en medio de tanta confusión y desorden; pena en contrario de exigírseles graves responsabilidades y ser el blanco de las iras, insultos y amenazas en tierra; de modo que siempre las mayores deberán levantar las más pesadas y peligrosas cargas de trascendencia suma bajo todos conceptos. Saben igualmente que sin las embarcaciones mayores no puede subsistir la Cofradía y que sin amparo o protección de ellas no cabe que las menores se ejerciten a la pesca mayor, cuyo resultado además sería anular el Puerto de Bermeo, despoblarle y borrarle del mapa, a pesar de conceptuársele uno de los más principales e importantes de toda pesquería, de los primeros de Vizcaya, residencia antigua de su Autoridades superiores y de gran renombre en la historia por sus hazañas y distinguidos servicios marítimos prestados a la Nación española.

Los mencionados jóvenes pescadores inexpertos no solo se hacen desentendidos de todo lo expuesto, si que el hombre no consigue cuanto se propone, antes al contrario se le frustran sus cálculos más risueños y la adversidad le conduce al sepulcro, dejando sus viudas agobiadas de penuria y a sus tiernos hijos desvalidos y sin ningún amparo. Así les sucedió desgraciadamente a los tripulantes de las lanchas pequeñas el día veinte de Abril último, prevalidos por sus cálculos de que el horizonte se presentaba despejado y claro en la madrugada, poco viento y la mar bella, sin la menor señal de que pudiera malearse, se quedaron solas a la pesca de merluza a corta distancia del Cabo Machichaco; veintiuna mayores marcharon a lejanas calas de besugo; de once a doce del día algunas embarcaciones despreciaron unas pequeña nubes engañosas y el trueno, siempre temibles que se presentaron por el Noroeste, pero otras al vislumbra las primeras ráfagas se aprestaron para la arribada, consiguieron aunque con grandes peligros alcanzar tierra al desatarse el temporal, varias de las pequeñas aunque cercanas a ella, que un tanto retardaron en su maniobra, se vieron arrolladas por vientos y mares tempestuosos, que naufragaron en número de catorce, con pérdida de setenta tripulantes ahogados, jóvenes, en lo más florido de sus edades, y la misma suerte fatal tuvo una mayor en alta mar por su maniobra, con pérdida de sus quince tripulantes; de modo que los ahogados ha sido ochenta y cinco hombres, que han dejado sumidos en la mayor miseria a sus viudas y numerosos hijos de muy tierna edad, sin pan



que llevar a la boca ni medio de adquirirle en muchos años; y la desgracia se aumenta al considerar que la Cofradía recargada de deudas debe proporcionar y tomar de un golpe en préstamo lo menos quince mil pesetas a interés alto para pagar los importes de embarcaciones y efectos perdidos el citado día veinte de Abril en los naufragios de sus Socios; cuyos males y catástrofes a poco que se reproduzcan en lo sucesivo, como es de presumir, o mejor seguro, harán desaparecer la Cofradía en breve tiempo, imposibilitada de soportar sus gastos, y los dueños de embarcaciones mayores imposibilitados también de sostener las suyas por causa de la tenaz ceguedad de los dueños y tripulantes de las pequeñas, quienes dejan aquellas en el Puerto por falta de brazos al sol abrasador que las inutiliza, como lo han hecho varias veces, y el mencionado veinte de Abril dejaron en él hasta diez y nueve mayores.

Si fatal y desolado fue ese día, mucho más fatal y desolador hubiera sido si las ochenta cuatro pequeñas van a las calas de altura; pues todas naufragan con sus tripulantes inevitablemente, sin que nadie les pudiera dar mano en medio de la tormenta que les sorprendió; de modo que se hubieran ahogado unos cuatrocientos hombres y además las mayores comprometidas en medio de ellas y del temporal, cuyos desastres no es posible calcular y determinar. Todo lo que precisa a enérgicamente y sin dilación un temperamento salvador de vidas e intereses, que a la vez ponga coto a tantos desórdenes y lamentables sesos repetidos.

En lo datos y fines expuestos, en el espíritu y letra de las Ordenanzas de la Cofradía de pescadores del Puerto de Castro-Urdiales, aprobadas por Real Orden del año mil ochocientos setenta y cinco, y en todo lo demás que de los mismos se desprende, se funda los artículos de las Nuevas Ordenanzas de la Cofradía de este Puerto de Bermeo, que aprobados todos ellos por unanimidad de su Jura General en sesión celebrada el veintiocho de Abril del corriente año, las presentan a V. S., acompañadas de este sumiso memorial, para que cursen bajo una cuerda al objeto de sus exámenes y demás que corresponda.

Bien conocen los comisionados de la redacción que, V. S. en medio de sus profundos conocimientos y de su alta ilustración, verá un contrasentido y mal grave el permitir a las embarcaciones pequeñas vayan a lejanas calas al ejercicio de la pesca los meses de marzo y abril, puesto que son de turbonadas frecuentes, que se desata en vientos tempestuosos y mares bravas; pero como los dueños y timoneles de ellas insistían en sus concesiones, accedió la Junta General a la exigencia con el fin de evitar acaloradas discusiones y segura de que V. S. adoptará lo que sea más justo. Así, pues,



SUPLCAN a V. S. que, habiendo por presentadas las adjuntas nuevas Ordenanzas de la Cofradía de pescadores del Puerto de Bermeo, acompañadas de esta sumisa exposición, se digne acogerlas benignamente unas y otra, examinarlas con la madurez que le es característica y si se le ofrecen algunas dudas en la inteligencia de los artículos o inconvenientes en sus aplicaciones, devolverlas a esta Comisión o a la Junta General con los reparos e instrucciones que su saber le dicte, para rectificarlas antes de elevar a la Superioridad; pero si merecieren en todo su informe favorable darlas el oportuno curso necesario a obtener la Real aprobación de ellas; pus en hacerlo así administrará cumplida justicia y dispensará el mayor bien a dicha Cofradía, quien y sus comisionados le quedarán eternamente reconocidos.

Dios guarde a V. S. muchos años, Bermeo diez y seis de Mayo de mil Ochocientos setenta y ocho.

Come de Astorquiza.  
Juan Bautista de Allica.



Conviviendo ya con algunos vapores,  
las últimas lanchas mayores de Bermeo.



Trincadura francesa

Telegrama  
Marinería.  
Negociado 2°.

Madrid 12 de Julio de 1878.

El Ministro de Maria al Comandante de Marina de Santander.

Manifieste V. S a este Ministerio el resultado del concurso para el mejor modelo de lanchas pescadoras que debe haber tenido lugar el 30 de Junio, en arreglo a Real Orden de 4 de Mayo.

El Jefe de la Sección.

Comandancia de Marina y Capitanía del Puerto de Santander.

Número 27

Remite el acta copia de la sesión celebrada en el concurso para el premio de 2500 pesetas al mejor modelo de embarcación de pesca.

Excmo. Señor:

El Concurso para adjudicar el premio de 2500 pesetas al mejor modelo de lancha pescadora verificado el 30 del pasado en cumplimiento de la Real Orden de 4 de Mayo último, no ha dado resultado como podrá leer V. E. por la adjunta acta que se levantó taquigráficamente, pues la mayoría de los pescadores estuvieron conformes en preferir sus embarcaciones actuales manifestando que ninguna otra podría reemplazarlas ventajosamente, llegando alguno a decir y aquiesciendo los demás que preferían ir muertos en ellas a vivos en ninguna otra. En vista de esto, tuve que declarar desierto el concurso y redirijo a la Superior Autoridad de V. E. para saber si debo remitir los modelos y memorias o conservarlos aquí para la resolución que V. E. estime más oportuna.

Es tal el apego de estos pescadores a sus embarcaciones y prácticas, que será muy difícil encontrar uno solo que apruebe ninguna modificación y menos aunque tome la inactiva.

Varios de los opositores al concurso no llevaban todos los requisitos reglamentarios, como se ve por la adjunta relación, faltando a algunos el plano a otro modelo, pero yo los admití a todos bajo reserva de la superior resolución de V. E.

Dios guarde a V. E. muchos años. Santander 8 de Julio de 1878.

Relación de los constructores que han hecho oposición en el Concurso celebrado el día 30 de Junio pasado para adjudicar el premio de 2500 pesetas al mejor modelo de embarcación de pesca:

Don José María Yurreta de Ondarroa. Presentó modelo y plano.

Don Fermín San Miguel. Presentó modelo plano.

Don Modesto Fernández. Presentó plano solo.

Don Cirilo García, de Villaviciosa. Presentó modelo y plano.

Don Andrés Díaz de San Vicente de la Barquera. Presentó modelo y plano.

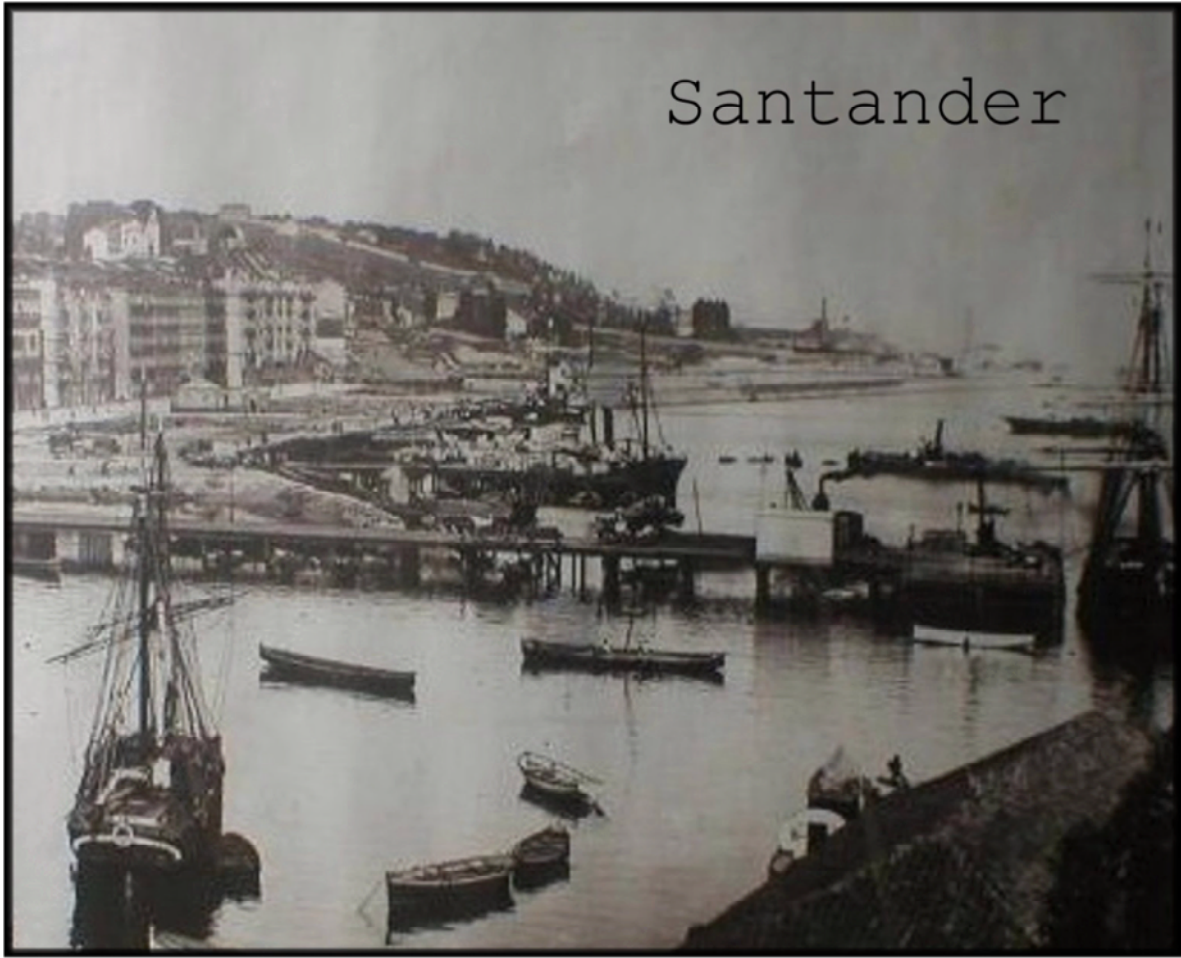
Don Mateo Llantada y Don Bernabé Rucabado, de Castro Urdiales. Presentaron modelo y memoria.

El Ayudante de Albiñol. Plano solo.

Santander 6 de Julio de 1878.

Diego Méndez.

# Santander



## Comandancia de Marina y Capitanía del Puerto de Santander

### Acta

En la ciudad de Santander a treinta de Junio de mil ochocientos setenta y ocho, reunidos en el despacho del Señor Comandante de Marina de la Provincia, bajo su presidencia, los patrones de lanchas pescadoras, Juan Antonio Márquez, Lorenzo Nicanor López, Ignacio Portilla, José María Pérez, Ricardo Rey, Hermenegildo Solana, Juan Escobedo, Manuel Ciraleta Juan Bautista Rodríguez, Valentín Márquez y Manuel Castilla, después de leída por mi el Secretario la Real Orden de 4 de Mayo último que dispuso este concurso y las memorias formuladas por Don Fermín San Miguel y Don Modesto Fernández de esta vecindad, Don Cirilo García de Villaviciosa Don Andrés Díaz de San Vicente de la V., Don Mateo Llantada y Don Bernabé Rucabado de Castro Urdiales, y Don José María Yurreta de Ondarroa, se procedió al examen de los modelos y planos que dichos Señores habían presentado, así como el plano que acompaña a la Real Orden de 12 de Junio formulado por el Ayudante d Marina de Albiñol, y seguidamente a emitir cada uno de los concurrentes su opinión, resultando de ella no haber obtenido mayoría ninguno de los modelos y planos exhibidos, según así se observa en la misma copia de la sesión celebrada con al objeto; por lo que el Señor Presidente declaró desierto el Concurso, disponiendo rehiciera así constar por medio de esta acta, que firman los asistentes en la expresada ciudad y fecha arriba citada.

En la ciudad de Santander a treinta e Junio de mil ochocientos setenta y ocho se reunieron en la Comandancia de Marina bajo la presidencia del Señor Comandante de Marina de la Provincia y previa la oportuna convocatoria, los patrones de lanchas de pesca expresados al margen, quedando en esa forma constituido el jurado para examinar y juzgar los planos y modelos de barcas pescadoras al Concurso anunciado por Real Orden de 4 de Mayo último con opción a premio de 2500 pesetas al constructor que presente el mejor modelo.

Anunciado por el referido Señor Comandante de Marina el objeto de la reunión se dio por el Secretario 1º Ayudante de la Comandancia lectura de la Real Orden precitada y seguidamente de las Memorias descriptivas correspondientes a los planos y modelos así como también de la Real Orden fecha 12 de Junio acompañando el plano del Ayudante de Albiñol, procediéndose a continuación al examen de cada uno de estos.

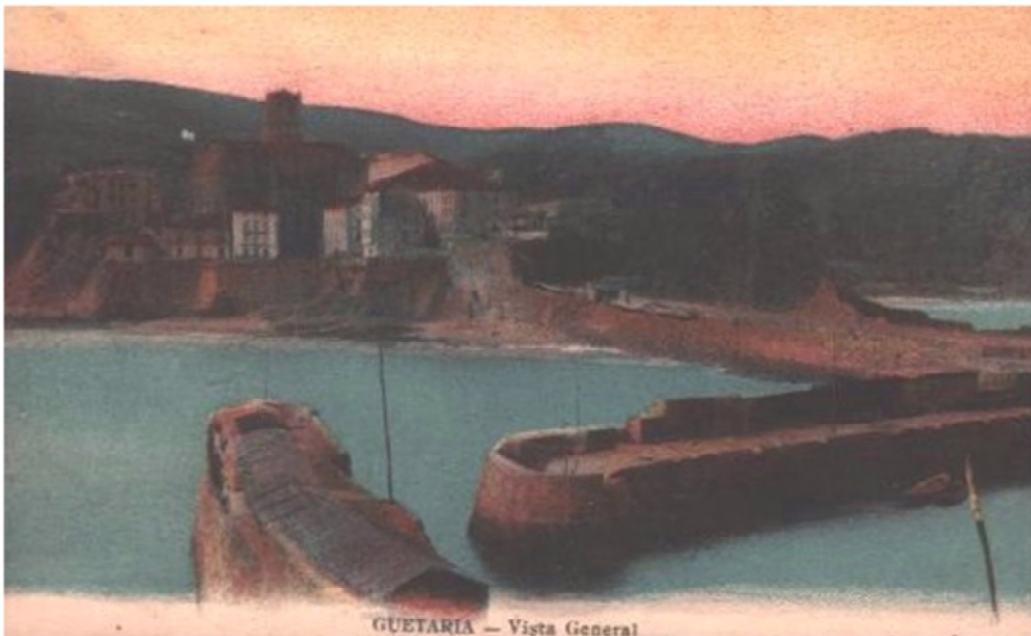
El Señor Comandante: Leídas las memorias y examinados los planos y modelos, se abre un certamen para que según el leal saber y entender de ustedes declaren cual es el modelo o plano que reúne las mejores condiciones y al que creen debe darse el premio, si consideran que ninguna de ellas tiene las necesarias; exponiendo cada cual su opinión, pidiendo previamente la palabra. Previa esta palabra dijeron: José Antonio Márquez: Ninguno de los presentados aquí para pescar desde Ribadeo hasta Francia, tiene las condiciones necesarias; por que en esta costa la manera de pescar es más y en las del Mediterráneo otra: aquí pescamos a la línea y sin corredores; y en el Mediterráneo pescan con red. Yo creo que todo lo que sean embarcaciones de cubierta no sirven para esta costa ni para pescar a la línea; pero que puede admitirse en las actuales todo lo que sea aumento de madera en la longitud. El Señor Comandante: Se presentan tres modelos que no tienen corredores. José Antonio Márquez: prefiero las que usamos. Lorenzo Nicanor López: yo creo que no puede haber ninguna reforma más ventajosa que las lanchas que hoy salen a la mar. Solo tengo que añadir, con motivo de lo que se dice en una de las memorias leídas, que no debe permitirse que salgan las embarcaciones menores.

El Señor Comandante: ahora no se trata más que de estudiar el mejor modelo de barca de pesca; y hay que atenerse al objeto de la reunión: Ignacio Portilla: hago más las palabras del patrón Márquez. José María Pérez: digo lo mismo que Ignacio Portillo. Ricardo Rey: el modelo que más aprueba es el de Castro-Urdiales y apruebo en absoluto, pero con solos 43 o 44 pies en vez de los 50 que tiene, porque la considero tan buena como las lanchas que hay hoy en día; encuentro la misma comodidad que las nuestras y sola la ventaja del cuartel para correr un tiempo en peligro. Escobedo: me gusta el que más este modelo de Castro con solo acortarle a 44 o 45 pies. El Señor Comandante: puesto que se trata de dar un premio, será necesario decir qué modelo se considera acreedor a él. Escobedo: para mi el modelo mejor es este de Castro. Valentín Márquez: a mi el que mejor me parece es el de Fermín San Miguel. Hermógenes Solana: soy de parecer que no puede darse premio porque todos esos modelos son nuevos, si bien éste del señor San Miguel es el mismo que usamos. Creo que no puede hacerse nada, porque no hago conocimiento para decir cual sea el mejor. El Señor Comandante: por lo que se ve, no se aceptan las modificaciones que se introducen y parece que solo se considera conveniente aumentar a las actuales lanchas algunos pies. José Antonio Márquez: insistió en lo mismo que había manifestado anteriormente, añadiendo que para las bareas de los nuevos modelos se necesitarían 4 o 6 hombres más que en el caso de no haber que buscar puerto sería mucho más dificultoso su manejo. Lorenzo López: creo que toda lancha que no reúna las condiciones de las nuestras con 42 pies de eslora y manga a proporción es lo suficiente. José Antonio



Márquez: allá en sus primeros años había en el Ferrol una Real Orden para que toda embarcación de bote o lancha de pesca tuviera lo menos diez toneladas; hoy no se si existirá. El Señor Comandante: de suerte que el jurado, según ustedes, cree que ninguno merece premio y que son mejores las suyas. Si es así digan porque es necesario consignar el voto de cada uno de los doce patronos y firmar el acta. José María Pérez: yo de no ir en las nuestras no iría en ninguna de las presentadas: primero muerto en la mía que vivo en las otra. Valentín Márquez: yo adaptaría mejor la de San Miguel que es igual a la mía, lo mismo en un modelo que en otro. Escobedo: yo apruebo la de Castro. Juan Bautista Rodríguez: la de Castro. Gregorio Gutiérrez: apruebo el costado de estribor de la de San Miguel. José María Pérez: ninguna. Lorenzo Nicanor López: prefiero las que tenemos hoy. José Antonio Márquez: digo lo mismo. Miguel Castillo: apruebo el costado de babor de la de San Miguel. Ricardo Rey: apruebo la de Castro sin corredores y que tenga de 42 a 48 pies. Ignacio Portilla: prefiero las que poseo. Manuel Ciralzeta: el costado de babor de la de San Miguel Hermenegildo Solana: la de San Miguel porque es la misma hechura y condiciones de las que tenemos, tanto en un costado como en otro; y mejor el de babor. El Señor Comandante: no habiendo obtenido mayoría, ninguno de los planos y modelos declara desierto el concurso y se levantará la correspondiente actas que deberán firmar todos ustedes.

CASTRO URDIALES



GUETARIA — Vista General

TEMPORAL EN LAS COSTAS DE CANTABRIA, AÑO 1878



Nafragio de dos chalupas  
en la costa francesa



Oficio. Madrid 6 de Julio de 1878.

Al Comandante de Marina de Bilbao.

Habiéndose dignado S. M., aprueba la elección hecha con arreglo a Real Orden de 4 de Mayo último, del modelo de embarcaciones de pesca presentado en esa Comandancia por Don Cándido Arriola, en el concurso verificado con arreglo a dicha Soberana disposición, se dan en esta fecha las ordenes oportunas para que desde luego se libren a V. S. las dos mil quinientas pesetas que ha de entregarse a dicho individuo, en la inteligencia de que el modelo de referencia deberá quedar en esa Comandancia en disposición de ser examinado por cuantos patrones y constructores quisieran estudiarlo.

De R. O. lo digo a V. S. para los fines consiguientes, y como resultado de su comunicación de 3 del actual.

El Ministro.

Comandancia de la Brigada de Marina de la Provincia y Capitanía del Puerto de San Sebastián

Ministerio de Marina, 6 de Julio de 1878 (entrada).

Remitiendo copia del acta del jurado que tuvo lugar en esta Comandancia el día 30 de Junio para el examen de los modelos, planos y memorias de barcos de Pesca.

Excmo. e Ilmo. Señor:

Tengo el honor de elevar a la Superior Autoridad de V. E. Ilma., copia del acta del Jurado que, dando cumplimiento a la Real Orden de 4 de Mayo último, tuvo lugar en esta Comandancia, para el examen de los modelos, planos y memorias del barco de pesca a que dicha Soberana disposición se refiere.

Según del acta citada resulta, podrá V. E. Ilma. hacerse cargo del resultado negativo que tuvo el Concurso verificado en esta Provincia, en la que, los doce patronos unánimes no han conceptuado digno del premio ofrecido por el Gobierno, a ninguno de los proyectos que les fueron presentados, no obstante de las observaciones que les hice sobre la conveniencia que les resultaría de aprobar algún sistema que diese a las lanchas de pesca la calidad de no sumergibles.

Condensadas en las actas las razones que los jurados han expuesto para insistir en sus determinaciones, es de creer, sin embargo, que la principal consiste en la repulsión que sienten a introducir novedad alguna en el modo y ser de las cosas y hábitos a que están acostumbrados y de que difícilmente quieren apartarse.

Lo que tengo el honor de exponer a la respetable Autoridad de V. E. Ilma.

Dios guarde a V. E. Ilma. Muchos años. San Sebastián 3 de Julio de 1878.

Ramón Sotelo.

Comandancia de Marina de la Provincia y Capitanía del Puerto de San Sebastián.

Copia del Acta del Concurso de modelos de barcos de pesca verificado en la Comandancia de Marina de San Sebastián. Acta del Concurso: En la Comandancia de Marina de San Sebastián a treinta de Junio de mil ochocientos setenta y ocho y hora de las doce en punto del mismo día, se reunió, en cumplimiento de lo preceptuado en Real Orden de cuatro de Mayo próximo anterior el Jurado que ha de conocer y fallar del resultado del Concurso entre los constructores de embarcaciones de pesca de esta provincia, a fin de poder adjudicar el premio de dos mil quinientas pesetas al que presente el mejor plano y modelo de barco de las pescas que ofrezca más peligros, y que además de las condiciones de marcha, ligereza y solidez, tenga cubiertas en la forma que dicha Real Disposición expresa, y caso que lo voluminoso de la red no haga adecuadas las cubiertas se subsane estas con espacios vacíos y cerrados que hagan las embarcaciones insubmersibles.

Componen el Jurado las personas siguientes:

PRESIDENTE: El Señor Coronel, Capitán de fragata, Comandante de esta Provincia marítima, Don Ramón Sotelo y Sánchez.

JURADOS: Patrones de pesca del puerto de Fuenterrabía, Don Manuel Iriarte y Benito Echebeste.

Patrones de pesca del Puerto de Pasajes, Ramón Oliregui y José María Goicoechea.

Patrones de pesca del puerto de San Sebastián, Apolinar Azpillaga y José María Ituarte.

Patrones de pesca del puerto de Guetaria, Antonio Arambarri y Domingo Alcorta.

Patrones de pesca del puerto de Zumaya, Antonio Olaizola y Joaquín Galdona.

Chalupa de Quiberon



Patrones de pesca del puerto de Motrico, Francisco Mendizábal y Francisco María Berasaluce.

SECRETARIO: Capitán de Infantería de marina, teniente de Marina graduado, Ayudante de la Comandancia, Don Benito Martínez y Nogueira.

Constituido como queda, dicho Jurado, con la venia del Señor Presidente procedió el Secretario a dar lectura de la citada Real Orden de cuatro de Mayo; y después de haberse enterado todos de su contenido, y bien comprendido los beneficiosos propósitos a que se dirige la Soberana Determinación, pasó el Secretario a dar cuenta de la manera siguiente y por el orden de prioridad de presentarse de los modelos, planos y memorias que se expresan

PRIMERO: Con este número se puso de manifiesto un modelo de lancha, de setenta y cinco centímetros de largo que presentó Don Miguel Antonio Mutiozabal, constructor de buques de Orio; y se leyó la correspondiente Memoria suscrita por el. Del modelo y memoria, resulta ser el de una lancha de las que generalmente se usan para la pesca de calas o alta mar, agregando una cubierta de corredor en ambas bandas de cuarenta a cincuenta y cinco centímetros de ancho, sobre cuyos bordes pudiera armarse una cubierta provisional de cuarteles, formados con los mismos paneles de la lancha, que se cubrirían con un encerado clavado o sujeto a la cubierta corredera. Esta embarcación llevaría unas casas de aire bajo el corredor por cada banda, según se indica en el plano, que desplazarían una superficie de cinco metros cúbicos con los cuales podría siempre aguantarse a flote. Bien examinado este modelo y comprendido el plano e idea de la memoria por el Jurado, presentó el Secretario el

NÚMERO DOS, con el cual se puso de manifiesto un modelo de setenta y cinco centímetros que fue presentado el día veinte y nueve con su correspondiente plano y memoria por el constructor de lanchas de Ondarroa Don José María de Yrueta. Y habiéndose visto todo y leído la memoria, aparece que es el modelo de una lancha de pesca de cuarenta y cinco pies de eslora, con su manga y puntal correspondientes, embarca aire que asegura con una hilera de corcho colocado en los dos costados, dándole además diez y nueve pulgadas de hueco desde encima de la quilla hasta una cubierta corrida de popa a proa, que llevará esta embarcación. Tiene asimismo un hueco de diez y siete pies de largo y cuatro de ancho para un depósito de setenta a ochenta arrobas de pesca, y un achicadero en cada costado o lado del agua que se pueda introducir. Con las referidas cubiertas y cavidades, así como con la línea de los corchos asegura el presentante que, aun cuando los golpes de mar sumerjan la lancha ésta siempre flotará,



adornando, a causa de que su material será de roble hasta la línea del calado, y de aquí para arriba de pino. Después de haber estudiado el Jurado detenidamente todo lo expuesto por el referido Yrueta en su memoria, presentó el Secretario el

NÚMERO TRES: Modelo de un metro de longitud, de las lanchas de Castro Urdiales que salen a pescar desde cinco hasta quince leguas a la mar, presentado por os vecinos de aquella villa Don Mateo Llantada y Don Bernabé Rucabado, con su memoria por ellos firmada. Esta embarcación será de catorce metros de largo, dos treinta y cinco centímetros de manga al medio y un metro veinte centímetros de puntal, y en el lugar del empanelado de tablas llevará a los sesenta centímetros de la altura de la quilla una cubierta de tablas unidas, bajo la cual irán las velas y demás pertrechos. Tendrá la lancha dos pequeños huecos a los dos lados del medio para cuando navegue de bolina con fuertes vientos, y el agua de las rociadas penetre por las amuradas montando el carel, pueda echarse fuera con un tangarte o achicadora. En la citada amurada se forman cuatro portas, dos por cada banda, de las dimensiones convenientes, según el modelo, para que si con gran temporal llenase un golpe de mar el espacio que hay desde encima de las cubiertas a los careles, estando prevenidos un hombre a cada porta, puedan abrirlas y desalojarse todo el agua por ellas, quedando la cubierta a flote y la tripulación asida a los bancos y careles. Lleva dos escotillas, una al tercio de proa y otra al de popa, con una largura de dos metros por sesenta centímetros de ancho, para ser cerradas con cuarteles en el instante que convenga; quedando, según de lo dicho resulta, las lanchas insumergibles, supuesto que se cierra la tercera parte cúbica del hueco total que forma las cubiertas. Todo esto examinado por el Jurado pasó el Secretario a exhibir el

NÚMERO CUATRO: Modelo y plano con memoria presentados, como el anterior proyecto, el día veinte y nueve, por el constructor de lanchas del puerto de Pasajes Don Santiago Illarramendi. De aquellos datos, aparece se trata de una lancha igual a las que de estos puertos van a las calas más lejanas, y que sólo difiere en poder colocar cuando las circunstancias lo exijan, y en el espacio de tiempo de unos cinco minutos, una sólida cubierta con el mismo empanelado que las embarcaciones usadas actualmente. Se consigue el resultado mediante dos cabillas con sus clavetas que llevará cada panel y con las cuales se atraviesa el banco o tosta en sus dos extremos quedando por este modo herméticamente cerrado el interior de la lancha, porque como cada tripulante ocupa su entrebanco y dispone de un cuartel, pueden todos colocar estos sencillamente. Cree el presentante que esta reforma es sencilla y que puede aplicarse a las lanchas actuales con poco gasto, y como no altera el peso de la embarcación tampoco alterará su

Puerto pesquero de Biarritz



5. - SAN SEBASTIAN. - Vista desde el Castillo.



ligereza. No produce el menor estorbo porque ningún objeto se amontona. Estudiado este sistema, dio cuenta el Secretario del proyecto

NÚMERO CINCO: Poniéndose de manifiesto un modelo, plano y memoria escrita de Don Pedro Alberdi, constructor de lanchas de Zumaya, resulta que se propone, una de las condiciones más veleras de las actuales de cuarenta y ocho pies, cuatro pulgadas de eslora y manga y puntal correspondientes, colocándole unos cajones vacíos de zinc entre cada genol y genol. Este presentante expone, que la enfermedad que le aqueja de la vista no le ha permitido ocuparse de otros varios medios de insumergibilidad, como cajones vacíos firmes al centro y fondo de las embarcaciones, y a lo largo de ella para su lastre bastante de de aguas del mar a medio que pudiese introducirlas y vaciarlas. También habla de unas orzas de hierro que atravesarán la quilla y pide tiempo para espalar estas medidas, tiempo que no está en mano del Jurado otorgar, por lo que, se dispuso que el Secretario siguiese dando cuenta, como la dio, exponiendo el

NÚMERO SEIS: Modelo, plano y memoria de Don Simón Asiguinolaza, maestro de lanchas de Fuenterrabía, quien propone una lancha de trece metros sesenta y tres centímetros de eslora, tres metros de manga, y uno veinte y ocho centímetros de puntal. Esta embarcación contiene tres depósitos bajo una cubierta formada por los mismos paneles, en cada uno de cuales depósitos caben cinco tripulantes, y tiene además otro espacio para llevar víveres, suponiendo el presentante que esta lancha tendría las condiciones de seguridad para alejarse en ella a veinte y cinco leguas o treinta al mar.

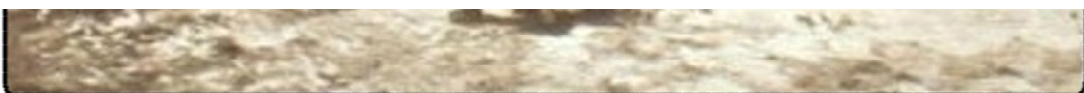
Seguidamente el Señor Presidente dispuso que el Secretario diese cuenta de un pliego que recibió por el Correo dicho Señor, en cuyo pliego se remitió para ser visto en Jurado un plano y memoria de embarcación de pesca suscrito por Don Policarpo Oyuelos en Madrid, a veinte y cinco de Junio que finaliza. Propone éste varios medios de flotación en las embarcaciones actuales de pesca, como son cerrar los finos de popa y proa, colocar mochilas flotadoras y adheridas interiormente a los costados; tubos metálicos colocados en lo largo de las embarcaciones, bajo la forma de las calderas tubulares de vapor, pellejos de aire asegurados al fondo, lastre por medio de péndolas de varias clases, y cuentas para asegurarse los tripulantes.

De todo lo referido se enteró a completa satisfacción el Jurado, y pasó en seguida a dilucidar el asunto haciendo comparaciones respectivas de unos a otros de los modelos presentados; sin que, después de todo, optase ninguno

de los doce jurados de esta junta por alguno de los sistemas que habían examinado; pues dijeron, que las embarcaciones de cala o de pescar mar afuera que en esta Provincia se usan reúnen en el día, a pesar de ser abiertas, excelentes condiciones de ligereza a las velas y al remo, y de aguante al viento y la mar. Que prueba de ese aserto era el que, casi todas las lanchas que se perdieron en el temporal o galerna del veinte de Abril fueron las pequeñas y traineras, porque aunque alguna grande naufragó fue de las que se ocuparon en socorrer o salvar la gente de las menores; y que todas las demás corrieron perfectamente la galerna. Que teniendo, pues, las lanchas dimensiones muy arregladas para colocar en ellas doble juego de velas y demás enseres de pesca que siempre llevan al mar, no puede ocupárseles lugar alguno para ponerles flotadores, sin que más o menos les estorbe ya en las maniobras, ya en las faenas de pescar; y que si se tratase de establecer cualquiera clase de cubierta, además de embarazarles a ellos los tripulantes, alteraría en mucho la ligereza de las embarcaciones tanto a remo, como a vela.

Y no habiendo satisfecho al Jurado ninguno de los proyectos y modelos presentados, no obstante de las observaciones que por el Señor Presidente se hicieron, sobre la conveniencia que les resultaría de aprobar algún sistema o modelo que les ofrezca más garantías de seguridad que las que les ofrecen las lanchas que actualmente usan; y que desde luego, en este caso, solo se trata de que elijan el modelo que les parezca más perfecto y ventajoso; sin embargo de todo, el Jurado acordó por unanimidad de los doce referidos patrones de pesca, no conceptuar digno de preferencia del premio ofrecido, ninguno de dichos modelos, expresando terminantemente que las lanchas que ahora usan las consideran bastante seguras para cualquiera temporal, sin los estorbos que les presenta el tener que llevar una cubierta firme o volante, y ocuparles espacio alguno de sus embarcaciones con flotadores de ninguna especie. Así lo acordaron, firmando a continuación los que saben verificarlo.

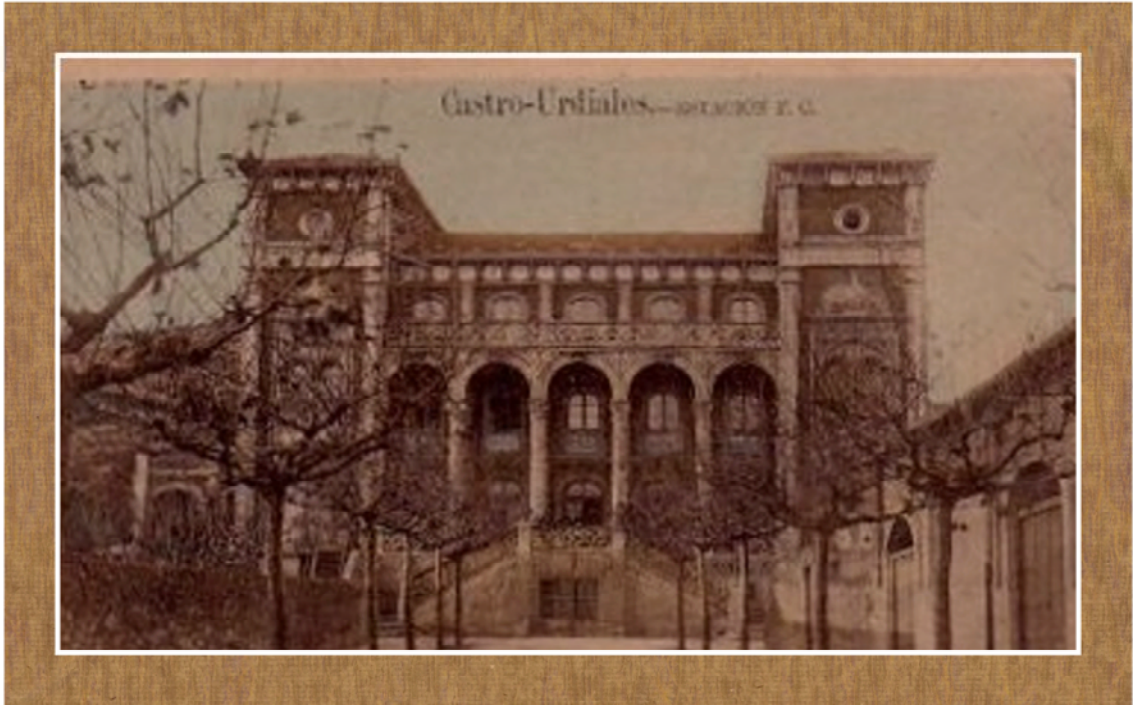
ONTÓN



# ÁLBUM DE CASTRO URDIALES





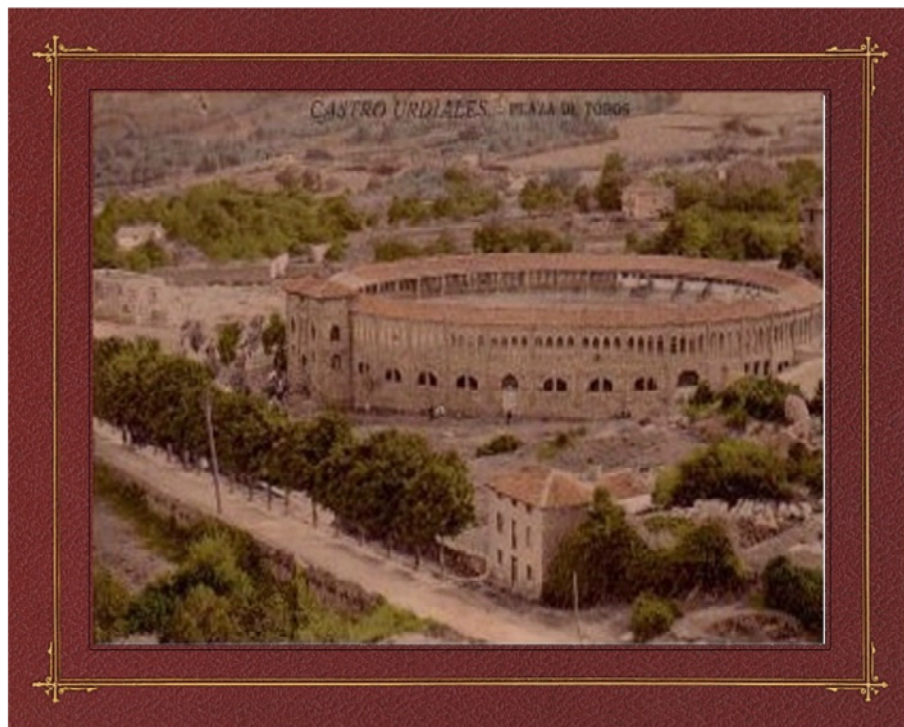




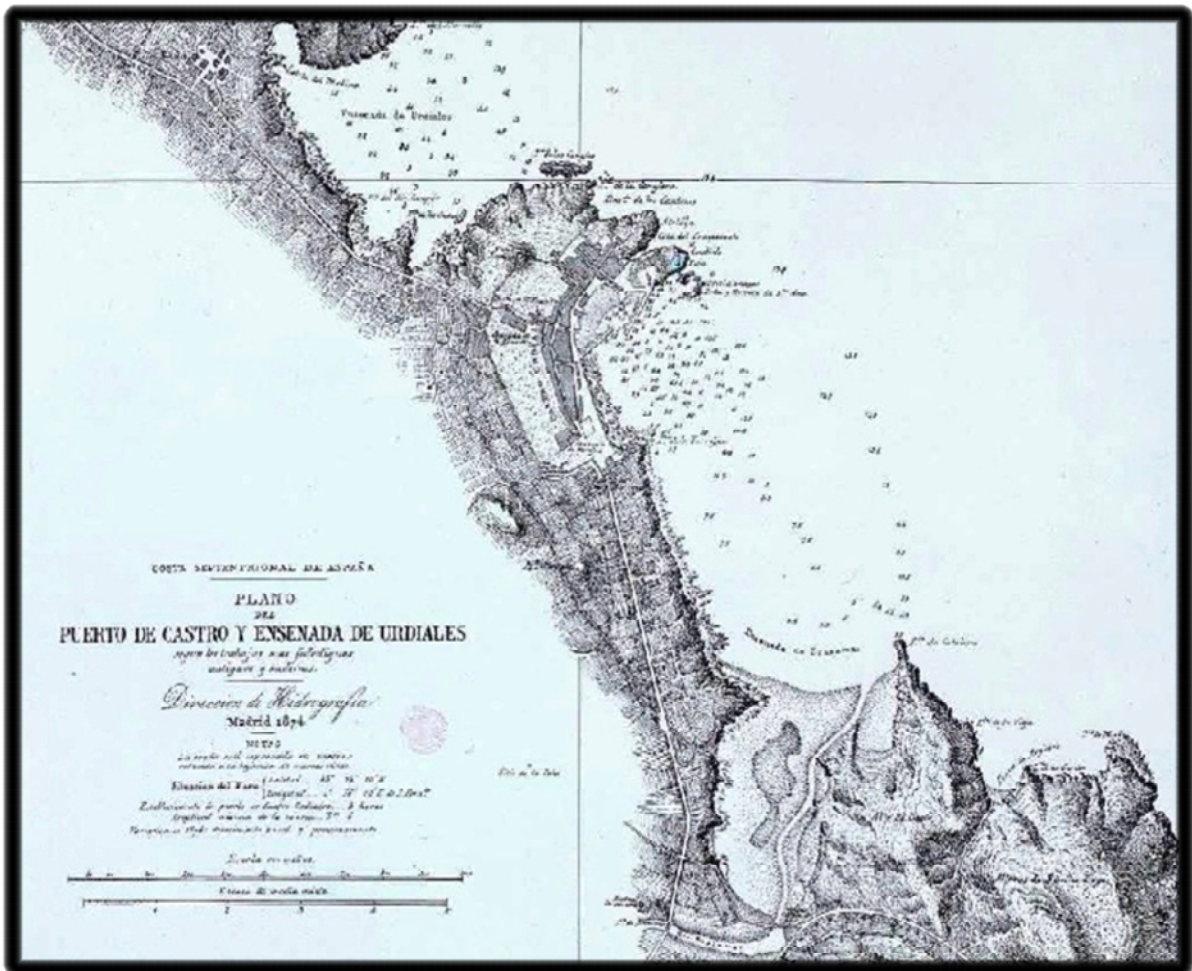




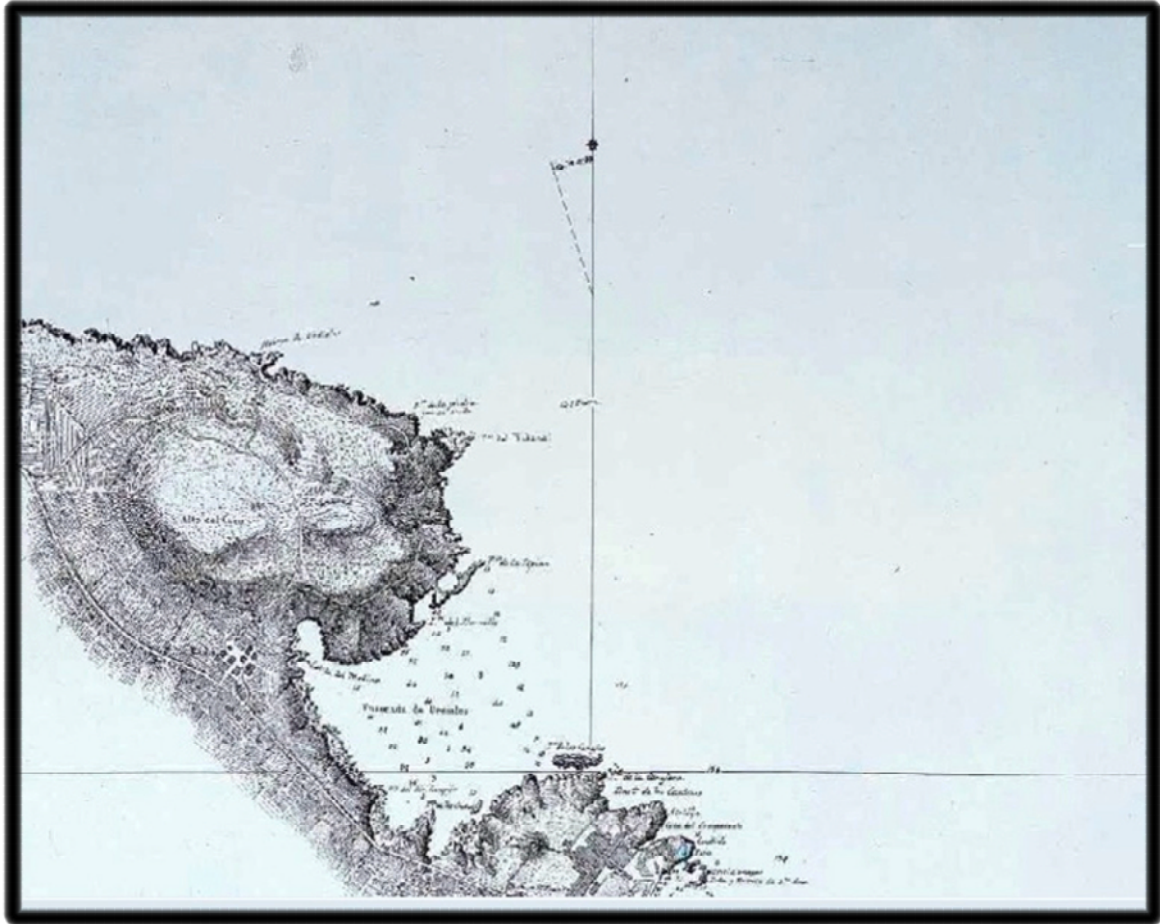








(BIBLIOTECA NACIONAL, AÑO 1874)



(BIBLIOTECA NACIONAL, AÑO 1874)