

BARCOS EN LA HISTORIA PESQUERA DE CASTRO URDIALES

"LA DIFÍCIL INTRODUCCIÓN DEL VAPOR (1902 - 1949)"



Ramón Ojeda San Miguel

O. INTRODUCCIÓN

Durante cientos de años, desde tiempos medievales hasta casi nuestros días, todo el litoral Cantábrico ha constituido un mundo con una cultura náutica y pesquera común. Un mosaico de villas y puertos prácticamente aislados por tierra, pero siempre ágilmente unidos por la mar. En esta unidad cultural y técnica, no exenta de peculiaridades locales y regionales, los modelos de barcos nuevos y avances técnicos, con epicentro en la costa vascofrancesa, siempre se difundieron en dirección Este-Oeste. Con el vapor, la primera propulsión mecánica de envergadura en la navegación, pasará lo mismo. Aunque, como no podía ser de otra manera, existieran peculiaridades de un puerto a otro.

Es precisamente esta última cuestión, ajustada al puerto de Castro Urdiales, la que vamos a tratar de desarrollar en este trabajo¹. Fundamentalmente para tratar de responder a la pregunta siguiente: ¿por qué, habiendo llegado el vapor a Castro Urdiales en una fecha muy temprana, en el año 1902, sin embargo, se desarrolló con tantas dificultades y en mucha menor proporción que en otros puertos vecinos?

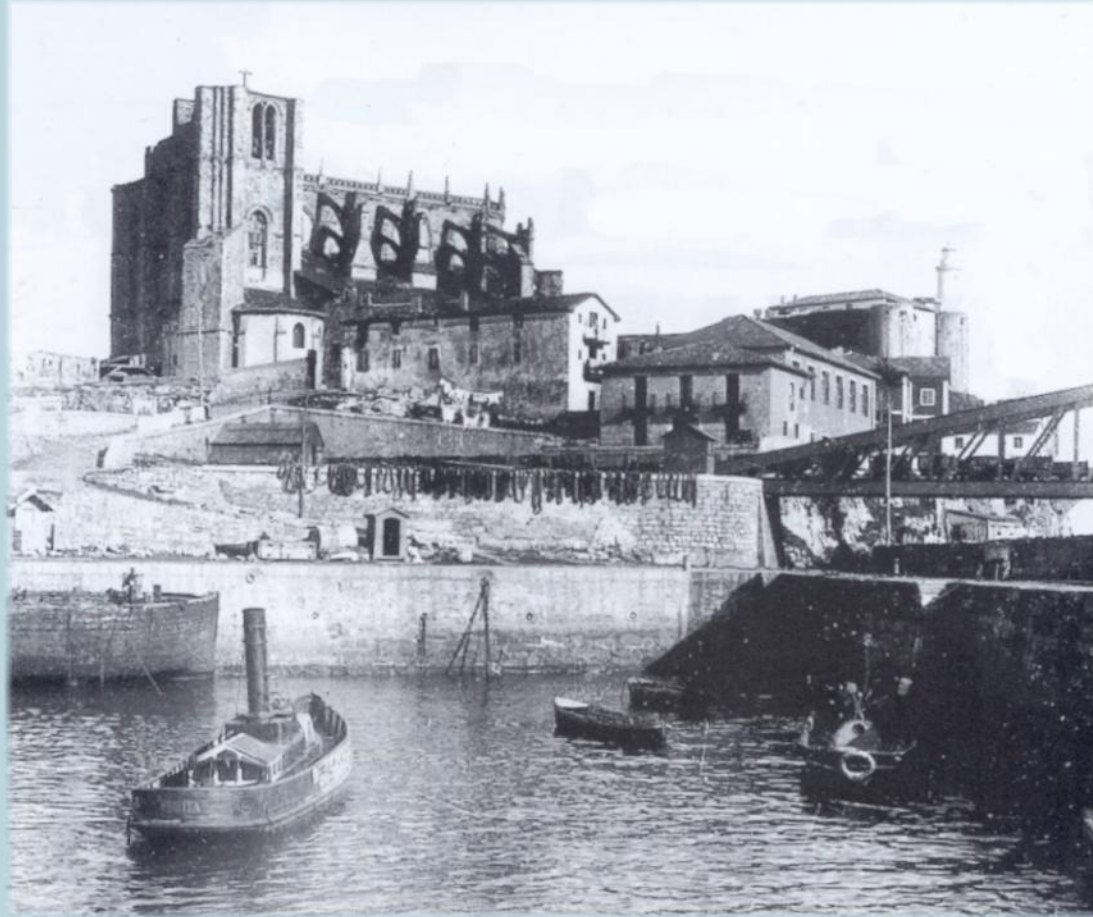
1. SITUACIÓN DEL SECTOR PESQUERO Y BARCOS: AÑOS 1850-1890

¹ Primera versión publicada en la revista *Euskonews & Media*.

Muy probablemente, entre los años 1850 y 1890 el sector pesquero de Castro Urdiales conoció la mejor época de toda su historia. La antigua Villa castreña se convirtió en una importante plaza escabechera y conservera; una de las más potentes de la costa cantábrica. La presencia de tantos y activos industriales conserveros dio lugar a un aumento continuado de la demanda de pescado. En respuesta, las capturas crecieron, y lo hicieron porque, además, se produjeron toda una serie de fenómenos encadenados muy favorables. Coincidiendo con la desaparición de buena parte del poder de control gremial del Cabildo de pescadores de San Andrés, los propios conserveros indujeron la aparición de nuevas técnicas y prácticas pesqueras, fundamentalmente *el cerco*, aunque no sin luchas y enfrentamientos. Incluso, provocando graves altercados por la oposición de los pescadores, empezaron también a llegar barcos de otros puertos cercanos con pesca para las fábricas.

La demanda en continuo crecimiento, los nuevos sistemas de pesca y artes y el menor poderío de la Cofradía, como fruto de la revolución liberal-burguesa del País, acabaron también produciendo importantes cambios en la flota. El número de barcos casi se triplicó, pasando de los 68 navíos censados hacia el año 1830 a 192 en 1892². Pero, es que, además, y esto resultó a la postre más importante, los modelos y distribución cambiaron profundamente: en la primera de las fechas, en la Dársena castreña se cobijaban 43 lanchas mayores, destinadas fundamentalmente a la captura de besugos y bonitos, y 25

²Archivo de la Capitanía Marítima de Castro Urdiales (en adelante A.C.M.C.U.), Listado de barcos, año 1892.



La Purita, primera lancha de vapor, aunque destinada a las obras de mejora del puerto, matriculada en el puerto de Castro Urdiales al finalizar el siglo XIX.

Había sido construida en Málaga, cuyo puerto fue ampliado por el contratista

Guillermo Pozzi. Entre otras tareas, arrastraba dos

grandes gabarras con lo materiales necesarios para construir el rompeolas (una de ellas se puede observar en esta imagen, al fondo).

lanchas menores sardineras o de malla; a finales de siglo el censo naval - pesquero se componía de 30 lanchas mayores, 90 botes y botrinos y 70 traineras. En proporción habían perdido mucha importancia los barcos más grandes y habían ganado enormes enteros los pequeños botes y las nuevas, frágiles y peligrosas traineras. Es cierto que ahora se pescaba más; pero utilizando barcos que, aunque más rápidos y adaptados a las nuevas técnicas del *cerco*, eran más peligrosos para la integridad física de los marineros.

2. LAS COSAS CAMBIAN DRÁSTICAMENTE A PEOR: AÑOS 1895 - 1925

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

Todos estos repentinos cambios se tradujeron en la creación de numerosos puestos de trabajo en tierra, y, por tanto, en una sustracción de mano de obra para las tareas pesqueras. Como muy bien dice Javier Garay, “Hay pocas manos que empuñen los remos y las lanchas, traineras y botrinos se quedan al garete... Es el comienzo del final de una época de pesca inmemorial... A principios de siglo lo que va quedando en las embarcaciones de pesca es gente de mar que tiene entre treinta y cinco y cincuenta años unos por *ancianos* y otros por romanticismo”³. En definitiva, el sector minero en crecimiento, las obras del puerto y el empuje de la construcción urbana sustrajeron gran cantidad de mano de obra de la pesca. Los pescadores cada vez eran menos, más envejecidos; pero, y esto resulta de gran importancia para nuestro estudio, con una gran y marcada conciencia gremial, herencia de muchos siglos de vigilancia de la Cofradía de San Andrés.

Al poco de comenzar el siglo XX Castro Urdiales aún seguía siendo una de las plazas conserveras más potentes del Cantábrico. Por eso, de alguna forma los empresarios de la industria de las conservas tenían que responder a la nueva situación. Unas veces moviendo los hilos detrás del escenario y otras directamente, intentaron desesperadamente mantener los volúmenes de capturas descargados en el puerto.

¿Cómo lo hicieron? Trayendo, con la oposición permanente del colectivo de pescadores, pescado de otros puertos, introduciendo otra oleada de nuevos sistemas más intensivos en las faenas de la mar, e intentando llevar a cabo una

³Garay, J., Cien años de Historia pesquera, La Ilustración de Castro, octubre de 2000, p. 11.

Maqueta de una vapor construido en Bermeo en el año 1906.
(Museo del Pescador, Bermeo)



decidida modernización de la flota. En definitiva, una respuesta muy clásica en términos económicos: ante una disminución y encarecimiento de la mano de obra, había que reducir costes de producción y aumentar los niveles de producción (en este caso capturas pesqueras) fomentando la aparición de novedades técnicas.

Es en este contexto en el que debemos inscribir la llegada de la propulsión a vapor. La mecanización de los barcos fue ciertamente muy madrugadora en Castro; pero no así su extensión y propagación: muy lenta y deficiente en comparación con la de otros puertos pesqueros y conserveros vascos y cántabros vecinos. El “gran problema” radicaba en que el vapor suponía también el nacimiento de otra nueva forma de repartir las ganancias de la pesca, trastocando antiguas prácticas, casi medievales, tremendamente enraizadas entre la marinería. Por eso, la mayor parte de los pescadores, al ver repentinamente empeorar sus condiciones laborales y salariales, se opuso decididamente a la propagación de los barcos de vapor.

La frontal oposición de la mayoría de tripulantes y el desánimo progresivo de conserveros e inversores, supondrá al final una modernización muy deficiente de la flota pesquera y, consecuentemente la progresiva pérdida de importancia de Castro Urdiales como puerto pesquero y conservero. Muy lúcidamente, en el año 1910 un periódico local diagnosticaba muy bien la situación que se estaba viviendo:

“De ayer hoy, el número de embarcaciones ha venido disminuyendo considerablemente, y en la actualidad son

escasas o limitadas las que se dedican a la pesca. Del mismo modo han venido reduciéndose el número de fábricas de conserva y las de salazón y escabeche. La abundancia temporal de trabajos terrestres, diezmaron el elemento joven pescador que vio retribuidos sus esfuerzos y con menos proporción de vidas, en las numerosas ocupaciones. Esta escasez de embarcaciones, de brazos marineros y por consiguiente de pesca, y el cierre de muchas fábricas, dejaron en peligro agónico el negocio pesquero que era el mejor y principal medio de vida local”⁴.

C. 1. ESTABLECIMIENTOS DE SALAZÓN, ESCABECHES Y CONSERVAS DE PESCADO

PUERTOS	AÑO 1858	AÑO 1890	AÑOS 1903/05	AÑOS 1929/31
Castro Urdiales	13	13	20	10
Laredo	9	24	22	23
Colindres			1	8
Santoña		6	13	40
Bermeo	8	22	16	41
Lekeitio		8	8	12
Ondarroa		19	13	30
Elantxobe		7	6	

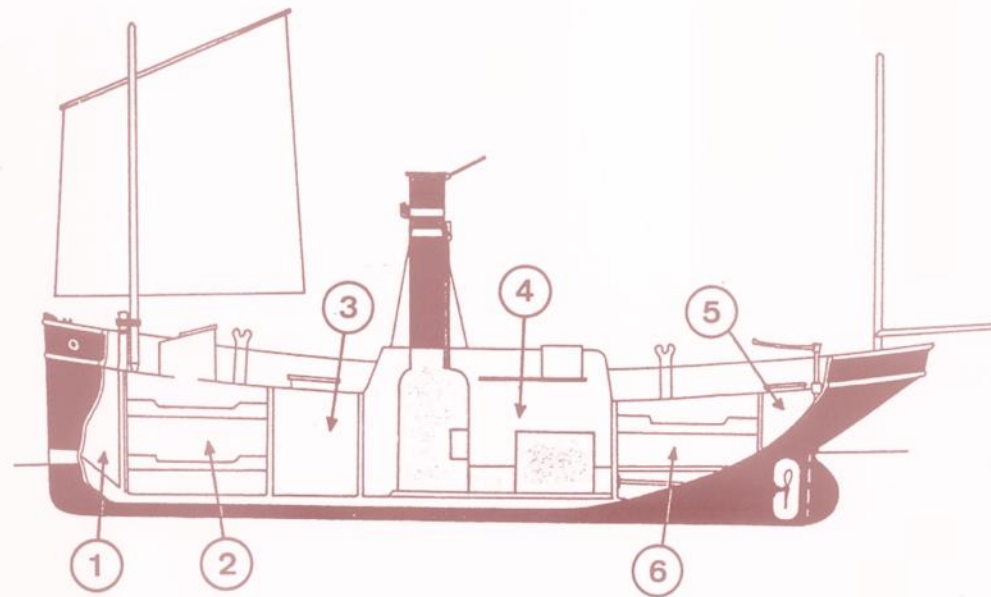
⁴La Ilustración de Castro, nº. 575, 5 de febrero de 1910.

En el cuadro anterior⁵ se puede observar con bastante claridad la pérdida paulatina de importancia de Castro como núcleo conservero a lo largo del primer tercio del siglo XX. Lekeitio, Ondarroa, Bermeo y Santoña, con una evolución muy diferente, acabaron ganando la partida. Por razones de inmediata cercanía, bien elocuente resulta lo que estaba ocurriendo en Santoña. Localidad militar con poca tradición pesquera y sin cofradía, en las últimas décadas del siglo XIX y principios del XX se convirtió en uno de los puertos más dinámicos del litoral Cantábrico: el hecho de empezar casi desde cero, y la falta de conciencia gremial entre la marinería, posibilitó el desembarco y explosivo desarrollo de una industria conservera y flota pesquera plenamente capitalistas, que abrazaron sin ningún tipo de remilgos todas las novedades técnicas.

3. LA LLEGADA DEL VAPOR, 1898 - 1909

A finales de la década de los años setenta del siglo XIX, de la mano e incitativa de Ignacio Mercader, empezaron a trabajar desde el puerto de San Sebastián los primeros barcos vapores de pesca del Cantábrico; las famosas *Mamelenas* (la primera en el año 1878). Sin embargo, no hay que perder de vista que

⁵Cuadro elaborado con los datos proporcionados por los siguientes trabajos: Ansola Fernández, A. “Surgimiento y consolidación de la Santoña pescadora, conservera y salazonera”, Santoña: de los escabeches a los salazones, Santander, 2000, pp. 27-39, Escudero, L.J., “La industria transformadora de la pesca. Implantación, desarrollo y afianzamiento del sector en el País Vasco: 1841-1905”, Itsas memoria, Revista de Estudios marítimos del País Vasco, n.º. 3, 2000, pp. 289-327, Homobono, J.I., Conservas de pescado y litografía en el Litoral Cantábrico, Bilbo, 1993, y Ojeda San Miguel, R., “Castro Urdiales, una antigua villa escabechera” Euskonews & Media, n.º. 206, 4/11 de abril de 2003 y n.º. 209, 9/16 de mayor de 2003.



Distribución en el interior de una lancha de vapor o lancha vapor (denominada así en Bermeo y otros puertos).

1. Pañol de cadenas.
2. Marinería.
3. Bodega de pescado, inexistente en muchas ocasiones.
4. Caldera y máquina.
5. Registro de prensa-estopa y caña.
6. Maquinista.

(Arbex)

esta primera flota, y enseguida otras, se dedicaron a la “pesca de arrastre al fresco”. El vapor y el arrastre irrumpieron de la mano; pero la flota artesanal siguió en aquellos años sin alteraciones y apoyada en la masiva presencia de las viejas lanchas mayores, bateles, botes y en las rápidas traineras.

Prácticamente a la vez que los vapores arrastreros aparecían en aguas vascas, en Inglaterra se empezaron también a utilizar barcos propulsados a vapor, aunque de dimensiones muy reducidas, por debajo de las 12 toneladas, pero con una gran e inmediata aceptación. El modelo rápidamente pasó a la costa atlántica francesa, hasta llegar con fuerza a la franja labortana, en torno a San Juan de Luz, y finalmente cruzar a San Sebastián en el año 1900.

Hacia los años 1900/1902, como muy bien ha resumido A. Delgado⁶, el panorama de las embarcaciones que se movían con propulsión a vapor en aguas norteñas, de mayor a menor tamaño, era el siguiente: los barcos más grandes, entre 40 y 150 toneladas, correspondían a los vapores arrastreros que se habían empezado a matricular en San Sebastián a partir de 1879; en Galicia, con el puerto de Vigo como epicentro, en la década de 1890 habían comenzado a utilizarse barcos con un arqueado entre las 15 y 40 toneladas, empleados sobre todo en las capturas de merluza y besugo con palangre⁷; y, por último, el tercer tipo, el más pequeño de todos, pues los barcos apenas

⁶Delgado Cendagortagalarza, A., “La introducción de las máquinas de vapor en el sector pesquero tradicional vasco (Bermeo, 1900-1915)”, *Itsas Memoria, Revista de Estudios Marítimos del País Vasco*, n.º. 3, 200, pp. 349-362.

⁷Ducloux, “La pesca a vapor en la Bahía de Vigo”, *Revista de Pesca Marítima*, tomo X, año 1894, Madrid, 1895, pp. 57-61.

llegaban a las 12 toneladas, era el que había llegado al Cantábrico desde la costa vasco-francesa.

Este último tipo, auténticos vaporcitos, es el que acabó triunfando en el sector de la pesca artesanal del Cantábrico. Barcos muy polivalentes, que podían utilizarse prácticamente para todo y durante todo el año. Como ya hemos comentado antes, el primer vapor artesanal se matriculó en San Sebastián en el año 1900. Al siguiente año aparecieron también vapores de este tipo en Santander⁸. En 1902 llegan a Bermeo⁹, Santoña y Castro Urdiales. A Colindres arriban en 1904, a Laredo en 1907 y a San Vicente de la Barquera en 1911¹⁰. Ya lo hemos dicho al principio del relato, el vapor llegó muy pronto a aguas castreñas, prácticamente a la vez que al resto de los principales puertos pesqueros vascos y cántabros.

Sin embargo, y en muchas ocasiones no con buenas sensaciones, los pescadores de Castro habían ya empezado a ver la presencia de vapores desde tiempo atrás. El 24 de febrero del año 1873 entró en la Concha el “Somorrostro”, el primer vapor mercante fondeado en Castro Urdiales del que se tienen noticias¹¹. En el invierno de 1892, mientras los pescadores castreños pescaban besugo con espineles, se arrió un arrastrero de vapor: “Hemos oído quejarse a los

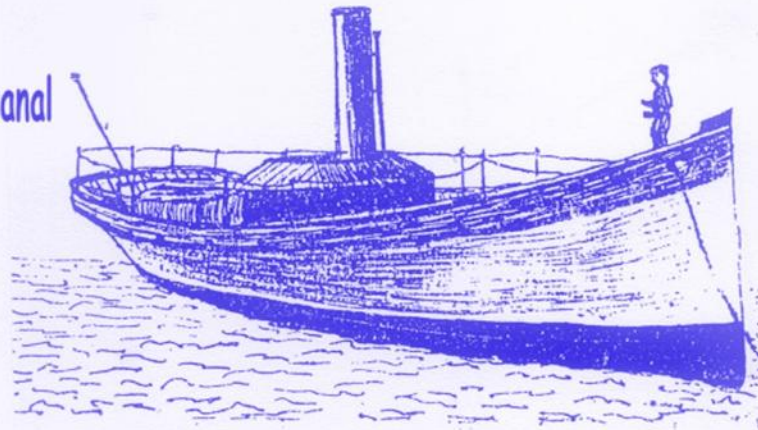
⁸Escudero Domínguez, L. J., “Mecanización de los barcos pesqueros: Lanchas a vapor en la historia de Santoña y primeras referencias en Cantabria”, Monte Buciero, nº. 8, 2002, pp. 31-73.

⁹Hay algunos autores, aunque sin citar las fuentes de información, que también señalan al año 1900 como la fecha de irrupción del vapor en el puerto de Bermeo.

¹⁰Escudero (2002), ob. Cit., p. 43.

¹¹A.C.M.C.U., Libro de entradas de buques, 1868-1873, el “Somorrostro”, barco de 20 toneladas y 5 tripulantes, al mando del capitán Alejandro Aya, procedente de Santoña y con destino a Bilbao, entró en Castro Urdiales en lastre y para hacer escala.

Primeros vapores de pesca artesanal
en el Cantábrico
(B. Rodríguez Santamaría)



marineros que se dedican a la pesca de besugo, diciendo que se ven acometidos algunas veces por un vapor de Portugaleta que hace esta clase de pesca en las mismas playas donde ellos acostumbran hacer las calas”¹²

Pero también, enseguida, desde el año 1897 con toda seguridad, principian a levantarse en la Villa algunas voces que abogan en favor del vapor, sosteniendo que podía constituir una gran ayuda en las faenas pesqueras, aunque todavía sin llegar a cuestionar la presencia de las embarcaciones tradicionales:

“Para imprimir rapidez a las operaciones de la pesca, hacen falta remolcadores de buenas máquinas y andar, que lleven en poco tiempo las lanchas a su destino, las devuelvan a puerto, y recojan las pescas de cada lancha trayéndolas a tierra en las horas convenientes para aprovechar las combinaciones del ferrocarril, y darles la mayor salida posible. Las ventajas de estos vapores para el Cabildo serían inapreciables, pues además de aprovechar mejor que ahora las mareas para las pescas, la vida de los tripulantes estaría más defendida de los riesgos que corre durante los temporales; podrían también organizarse a bordo de estos vapores cocinas económicas para alimentar a los pobres pescadores por una módica cantidad,

¹²“Fray Verás” (semanario), nº. 69, 11 de diciembre de 1892.

haciéndoles así menos penosas las fatigas de su profesión”¹³.

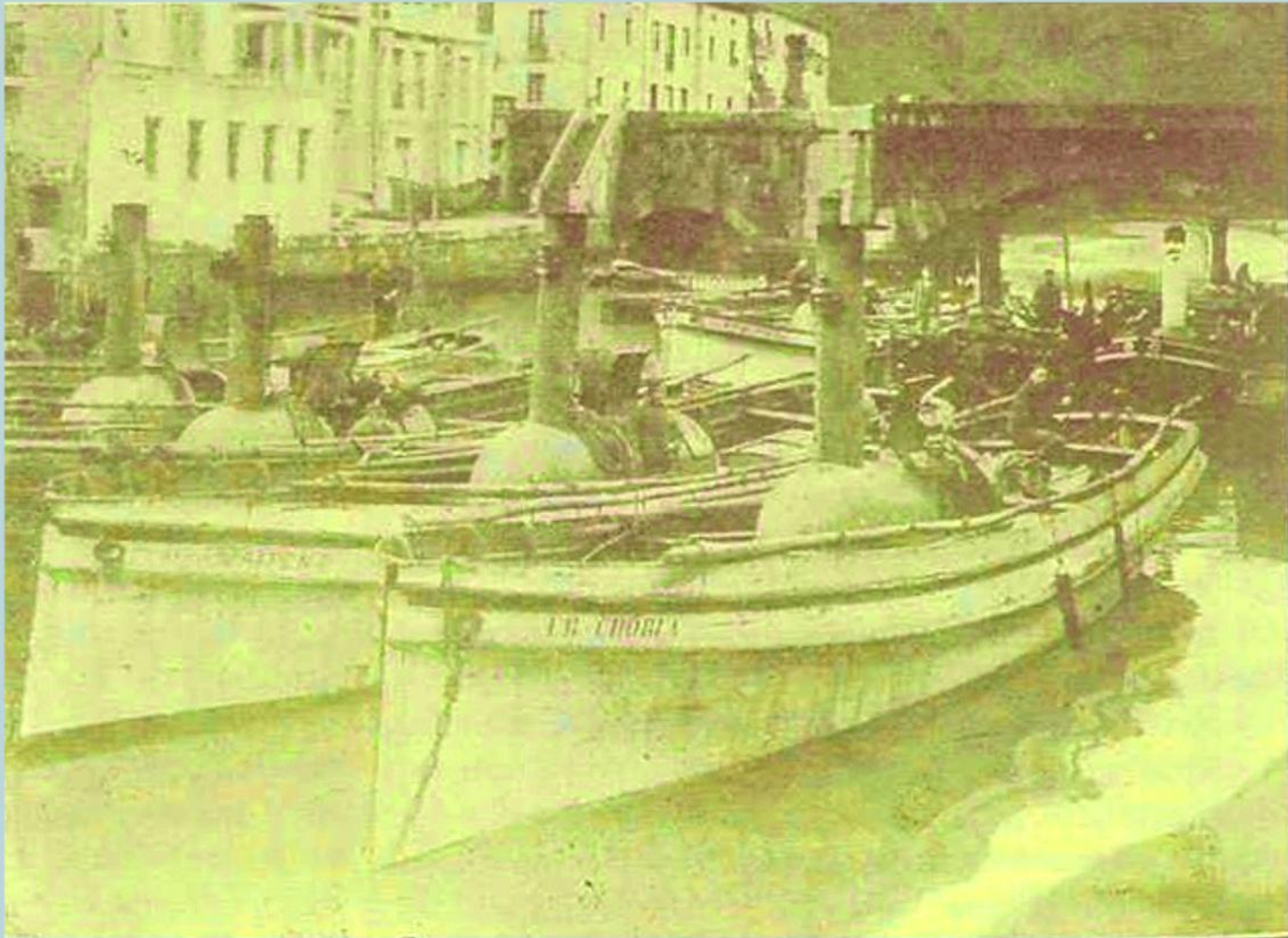
Con gran recelo, traducido en numerosas de ocasiones en auténticas algaradas de protesta, a partir del año 1898 vieron los pescadores llegar barcos vapores de otros puertos. Traían pesca desde Santander y Santoña para algunas de las fábricas de conserva y escabeche. En ese mismo año, el contratista de las obras de mejora y ampliación del puerto, Guillermo Pozzi, matriculó en Castro un vaporcito, muy parecido a los que se comenzaban a utilizar en la pesca de bajura, pero evidentemente para emplear en las obras: la lancha “Purita”, con aproximadamente 11 toneladas brutas, 11,65 metros de eslora, 2,94 de manga y 1,20 metros de puntal. Sin duda, el trabajo de esta lancha a vapor debió servir, como un ejemplo continuado, de escuela para que algunos armadores se fijaran en las posibilidades que un barco pequeño de propulsión mecánica podía ofrecer en las tareas pesqueras¹⁴.

Acabando el mes de julio de 1899 el vapor iba a traer el primer gran problema social y de auténtico orden público:

“EL MOTÍN DEL MARTES: Veinticuatro horas antes habíamos escrito el artículo que sobre pesca aparece en la primera plana de este número.

¹³“Fray Verás”, nº. 269, 17 de enero de 1897.

¹⁴Las largas pitadas del “Purita”, llamando al trabajo a las obras del puerto y anunciando las maniobras, pronto se hicieron célebres y familiares entre los castreños. El símbolo de que a la Villa había llegado, y en todas las esferas, una nueva época industrial y moderna.



Ondarroa: primeras lanchas de vapor

Pero son dos asuntos distintos aquel y el del motín, aunque a primera vista parezca el mismo.

El año pasado precisamente, los vapores costeros de Santander trajeron grandes cantidades de sardinas, sin que ocurriese el menor incidente.

Pero anteayer, se había divulgado entre los pescadores de Castro, que porque todos los fabricantes habían hecho un concierto, menos uno que no lo aceptó, o este se había de quedar sin pesca o los demás no lo comprarían.

Cuando se hallaban peor imprevisados con estas noticias, acertó a entrar a las nueve de la noche un *Corconera* de Santander cargado de sardina.

Como los señores Salvarrey tienen fábrica allí y aquí, uno de los hermanos enviaba al otro ese elemento de trabajo en vista de que en Castro sale poca pesca.

Pero como los pescadores, mal impresionados, creyeron que aquel era el primero de los vapores de la *venganza*, invadieron como por ensalmo el muelle en el momento en que entraba el buque.

Multitud de mujeres que trabajaban en las fábricas de conservas acudieron también, siendo imposible dar allí un paso.

Apenas atracó el *Corconera*, los amotinados comenzaron a dar gritos de ¡fuera, fuera; esa sardina no se desembarca!

El Alcalde don Enrique Ocharan, y el señor Juez de instrucción con agentes de su autoridad acudieron rápidamente, y con razones y consejos trataron de calmar los excitadísimos ánimos; pero todo fue en vano.

La multitud se desató en improperios, hubo desacatos, palos, bofetadas y a todo esto la cubierta del vapor estaba plagada de ladrillos, tejas y grandes morrillos.

Las autoridades locales, obrando con buena cordura y por no hacer uso de la fuerza contra el pueblo, se retiraron a las diez para mandar establecer la comunicación telegráfica con Santander.

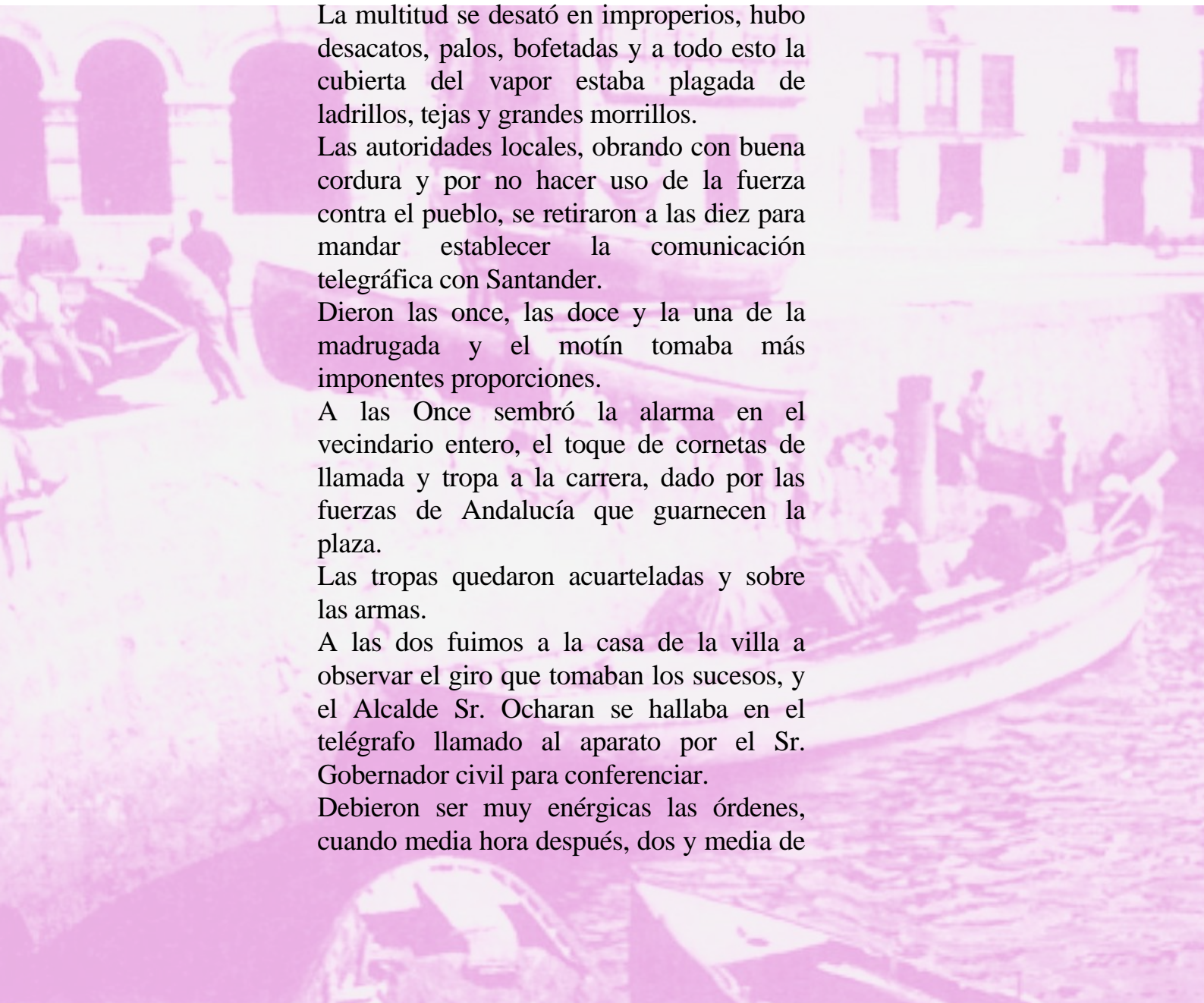
Dieron las once, las doce y la una de la madrugada y el motín tomaba más imponentes proporciones.

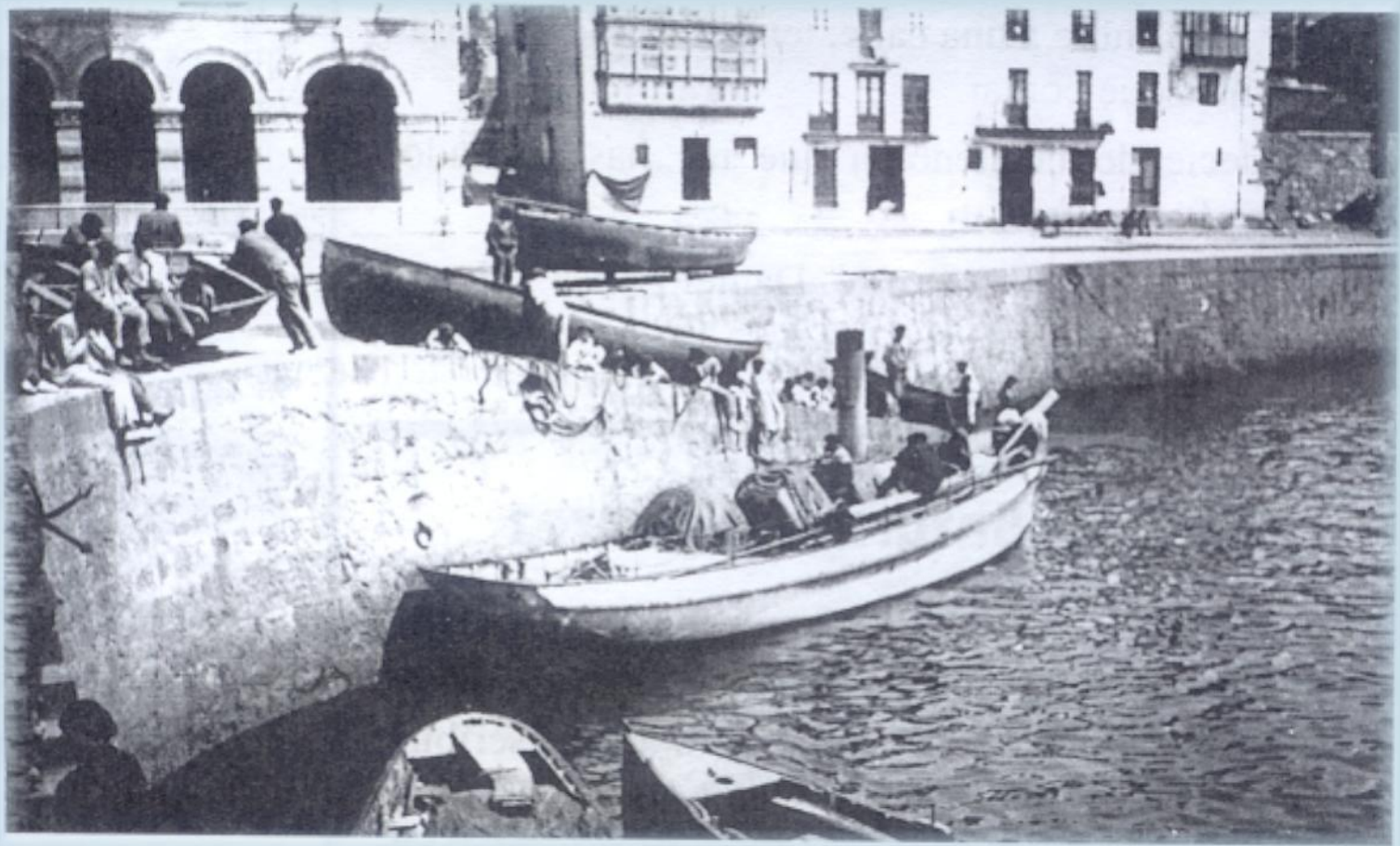
A las Once sembró la alarma en el vecindario entero, el toque de cornetas de llamada y tropa a la carrera, dado por las fuerzas de Andalucía que guarnecen la plaza.

Las tropas quedaron acuarteladas y sobre las armas.

A las dos fuimos a la casa de la villa a observar el giro que tomaban los sucesos, y el Alcalde Sr. Ocharan se hallaba en el telégrafo llamado al aparato por el Sr. Gobernador civil para conferenciar.

Debieron ser muy enérgicas las órdenes, cuando media hora después, dos y media de





**Lancha a vapor, posiblemente el San Andrés n^o. 1, hacia el año 1903,
junto a la rampa de Los Chelines aprovechando la pleamar.**

la madrugada, se leía la ley marcial y quedaba Castro en estado de guerra.

Inmediatamente salieron del cuartel de San Francisco fuerzas de Infantería en dirección al muelle, donde estaba el mayor núcleo de amotinados.

Pero el digno diputado provincial, presidente de la Corporación, don Lucio Carranza, persona de grandísimos prestigios entre todas las clases sociales de Castro, salió de casa, se metió entre los grupos, les hizo reflexiones sobre la grave situación en que se hallaban colocados, les prometió solucionar el asunto a satisfacción de todos, y las gentes se retiraron sin necesidad de que la fuerza tuviera que intervenir para poner fin al conflicto.

Las tropas regresaron al cuartel después de todo apaciguado y la sardina fue desembarcada.

El arreglo quedó hecho en el sentido de que los fabricantes compren primero la pesca que traigan las lanchas del puerto y que después venga de fuera cuanto se les antoje.

La solución nos parece muy lógica y muy conveniente para todos.

Así habrá paz y mucho trabajo”¹⁵.

Otro hito, en este paulatino y gradual acercamiento hacia el vapor se produjo también en el año 1899, cuando algunos

¹⁵ La Ilustración de Castro, año II, n.º. 30, 27 de julio de 1899.

patrones “contrataron al vapor santoñés *La Zerceta* para llevarles con sus embarcaciones a remolque a Santander y pescar con sus lanchas, con el objeto de que trajesen a Castro sardina pescada por ellos. Una vez llegados a Santander comenzaron a mandar pesca de sardina bastante buena a una media de 500 arrobas por día”¹⁶.

“Cansados los pescadores de Castro de salir a la mar todos los días y no traer nada o poco menos:

Al ver que los de Santander, conociendo la precaria situación de estas fábricas, alquilaron vapores y traían diariamente considerable cantidad de sardina, se decidieron los de Castro a contratar un vapor de la “Zerceta” de Santoña, para llevarlos con sus embarcaciones a la capital de la Montaña con objeto de que diariamente les traiga las cargas que pesquen allí.

Las seis lanchas castreñas que contrataron este servicio están en Santander y han hecho envíos bastante buenos.

Hasta la hora en que escribimos estas líneas puede considerarse a 500 arrobas por día.

¿Será esta una solución buena para los fabricantes de conservas y para los pescadores de Castro?

¹⁶Garay, J., “Los últimos cien años de mar en Castro”, *La Ilustración de Castro*, noviembre de 2000, p. 11.

Sabemos que con este motivo ha habido entre ambas partes contratantes sus dimes y diretes, pero deben llegar a un acuerdo razonable unos y otros; deben procurar que desaparezcan tiranteces que solo conducen a la perturbación, y procurar el bienestar de todos, que solo consiste en que aquí haya mucha pesca y las fábricas no cesen de trabajar.

Nos aseguran que en estos últimos días se han celebrado reuniones entre fabricantes y pescadores y quiera Dios que lleguen a concertarse, porque en ello nada irá perdiendo el pueblo.

Trabajo y mucho trabajo es lo que necesitamos, y en los comienzos de la semana actual bien se han dejado sentir los efectos de la abundancia de pesca.

Todas las fábricas han estado en movimiento.

Veamos, pues, si podemos seguir esta marcha que es la única que puede afianzar la bienandanza de las clases trabajadoras de Castro”¹⁷.

De nuevo, a comienzos de 1902 algunos fabricantes de conservas volvieron a hacer uso de vapores foráneos:

“Los Señores Salvarrey, cansados de ver sus fábricas de conserva paradas meses y

¹⁷ La Ilustración de Castro, año II, n.º. 32, 10 de agosto de 1899.



Vapor de primera generación (¿San Andrés nº. 1 o Castro Verde?), Fondeado en la Dársena, en una zona con bastante calado, a comienzos del siglo XX. Al fondo, varias lanchas mayores y algunas traineras varadas en la nueva rampa de La Matra.

meses, han tenido un rasgo de actividad que les acredita y que ha de reportar grandes beneficios a las numerosas personas que trabajan en sus fábricas.

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

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

Otro tanto condujo el que fue a Santander.

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

Aplaudimos esa actividad de los señores Salvarrey por lo mucho que enseña y por los grandes beneficios que prestan a los elementos trabajadores, agobiados por la crisis que reina hace muchos meses en esta villa”¹⁸.

Finalmente, el 14 de junio de 1902 llegó el primer vapor de pesca inscrito en el puerto de Castro Urdiales. Se trataba del “San Andrés n. 1”¹⁹. Barco muy pequeño, de 7,50 toneladas, 12,46 metros de eslora, 2,71 de manga y 1,26 metros de puntal. Los armadores, en sociedad, eran los castreños

¹⁸ La Ilustración de Castro, n.º. 156, 12 de enero de 1902.

¹⁹ “El Oriente Montañés”, n.º. 66, año 1902.

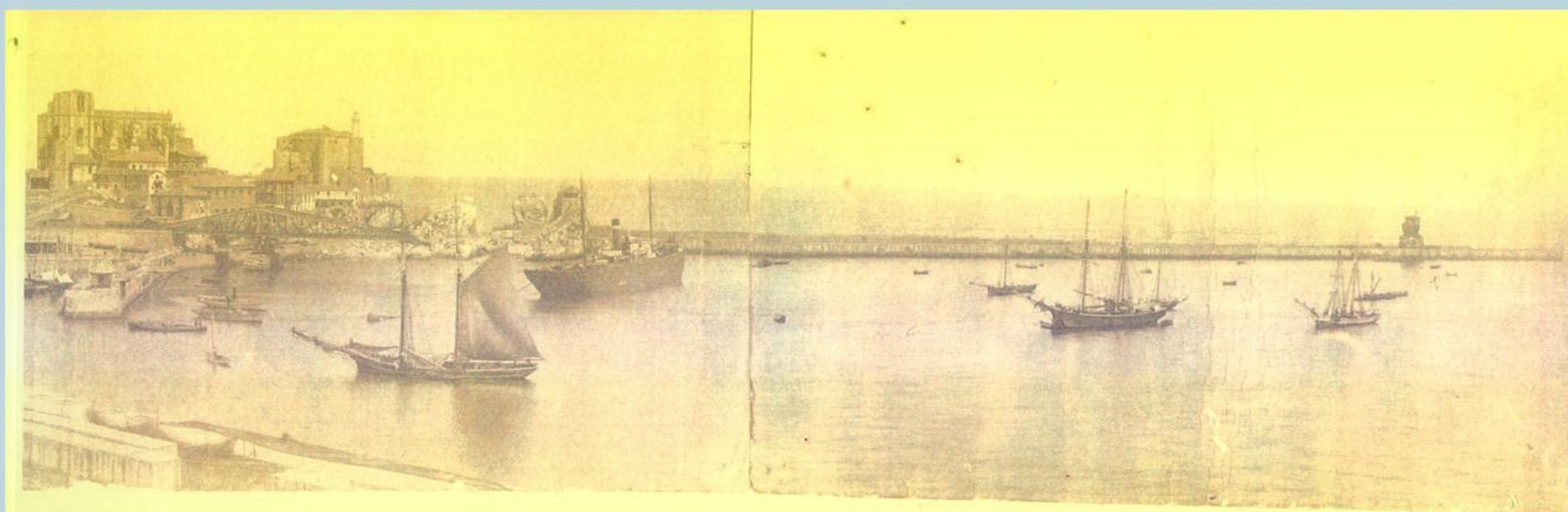
Carmelo Merino Gana y Pedro Hoz Bárcena. El casco había sido construido por el maestro carpintero de Vigo José Cardam, utilizando madera de pino y roble, claveteada en hierro galvanizado y cobre; todo ello por un total de 3000 pesetas de coste. Del armazón final y colocación de la maquinaria se encargó el astillero, también de Vigo, “Viuda e hijos de J. Barreras”²⁰: “La máquina es de las llamadas compuestas, de dos cilindros de once centímetros y veinte y dos y medio de diámetro por once y medio de corrida. La caldera es vertical y multitubular con un sólo horno y superficie de calefacción de veinte y cuatro metros”; por un precio final de 12000 pesetas.

Unos meses antes la prensa local esperaba con gran esperanza el anuncio de este primer vapor:

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

A nadie se puede ocultar, viendo año tras año cerradas las fábricas de conservas por carencia absoluta de pesca, que es preciso seguir el ejemplo de otros puertos para que aquella nunca falte, so pena de irresistibles temporales en la costa, que ocurren días contados durante el año.

²⁰Curiosamente, también de Vigo y de los mismos astilleros fueron los primeros vapores de Santander y Santoña, Escudero, 2002, ob. Cit., pp. 44 y 46.



Vista general del puerto y bahía efectuada hacia el año 1910. Crisol de embarcaciones y de tiempos. En el rompeolas, a punto de comenzar la obra final del morro, se puede ver la grúa *Titán*. Pequeñas goletas, bergantines y pataches fondean en las inmediaciones de la *Concha*, ahora casi perfectamente protegida. Un vapor mercante de enorme tamaño espera la pleamar para llenar sus bodegas de mineral en el cargadero de *Alex*. Dentro de la *Dársena* dos viejas lanchas mayores protegen las cubiertas con los lienzos del velamen a modo de toldos. En el muelle ampliado de *Eguiluz*, las redes tomando el sol en el suelo y en las “viñas”, y unos pocos bloques de hormigón ansiosos de ser transportados en el trencito hasta las garras del poderoso *Titán*. Y, frente a las piedras del vetusto muelle norte, junto a una trainera, dos de las primeras lanchas de vapor de Castro enseñan las chimeneas y las popas “cola de pato”, seguras de que el calado es suficiente para la integridad de sus afilados cascos.

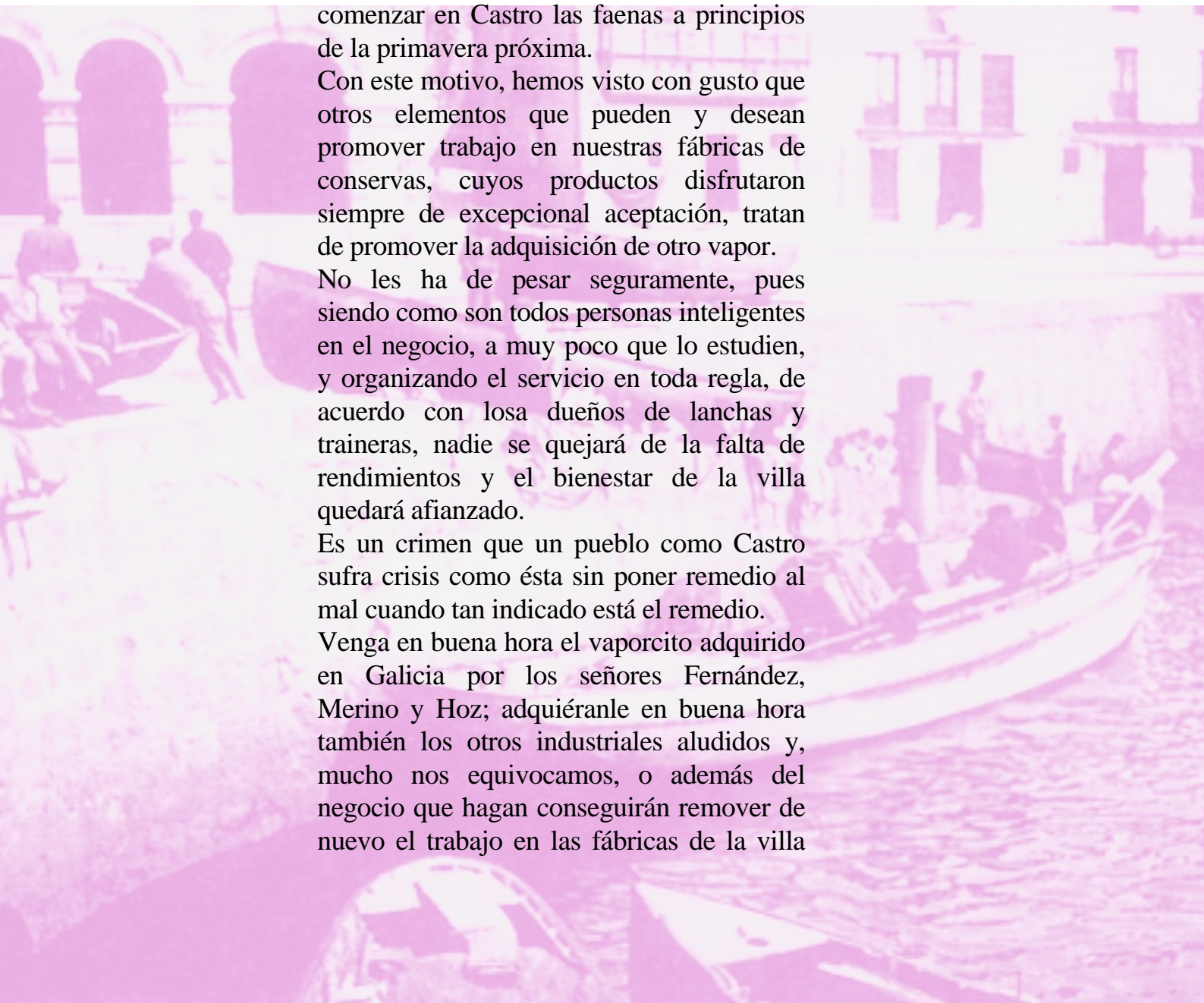
Ya era hora decimos, porque tras tanto predicar en el mismo sentido y sufrir las consecuencias de la terrible crisis, los conocidos industriales, Merino y Hoz, han comprado un vaporcito de pesca y los aparejos apropósito necesarios, para comenzar en Castro las faenas a principios de la primavera próxima.

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

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

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

Venga en buena hora el vaporcito adquirido en Galicia por los señores Fernández, Merino y Hoz; adquiéranle en buena hora también los otros industriales aludidos y, mucho nos equivocamos, o además del negocio que hagan conseguirán remover de nuevo el trabajo en las fábricas de la villa



cuya paralización va rayando ya en el límite de los irresistible”²¹.

Pero, algún problema se debió presentar en las máquinas primitivas, pues “El vaporcito de pesca San Andrés n.º. 1, entró el jueves último con la nueva caldera que le han puesto en uno de los astilleros de Bilbao. Y de un momento a otro llegará el nuevo vapor, también de pesca, adquirido por don Venancio Rivero y Compañía”²².

Al año siguiente arribó el segundo vapor: “Pocos meses después, a principios de 1903 llegó procedente de los astilleros Euskalduna y adquirido por varios vecinos de esta villa el vapor *Castro Verde* pescando su primer día de faena 5 arrobas de besugos, el San Andrés trajo ese día 40 arrobas”²³. A pesar de la novedad y de la expectación creada en el vecindario, parece que los primeros años de estos dos vaporcitos estuvieron plagados de dificultades. Pedro Garay relataba, hace ya algunos años, que los dueños del “San Andrés n.º. 1” tuvieron que vender el barco en 1905 al Sr. Goitia, debido a la dificultad de encontrar maquinistas capaces de hacer funcionar con garantías las calderas, y porque “los pescadores eran reacios y temerosos a embarcar en lo desconocido para ellos. El agudo pescador castreño Delfín le dijo que “... ese vapor no servía para pescar y que lo empleara para pasear señoritas”²⁴.

²¹ La Ilustración de Castro, año V, n.º. 160, 16 de febrero de 1902.

²² La Ilustración de Castro, n.º. 216, año 1902.

²³ Garay, J., “Los últimos cien años de mar en Castro”, La Ilustración de Castro, Diciembre de 2000, p. 11. En el año 1903 se colocó por primera vez en la Dársena del puerto de Castro Urdiales una toma de agua dulce para servicio de los nuevos vapores.

²⁴ Garay, P., La Ilustración de Castro, 11 de marzo de 1990.



**Un buen puñado de vapores
protegidos dentro de la Dársena, en torno al año 1912.**

El armador Valentín García trajo desde San Juan de Luz el vapor “Bat-Enea”, el tercero, en el año 1906. Un barco que ya tenía la nada despreciable cifra de 10,37 toneladas brutas. Pero el ritmo de la vaporización de la flota castreña era a todas luces muy lento, por no decir casi de niveles ridículos. Decía la prensa local en aquel mismo año de 1906: “Lo que no tenemos son vapores de pesca en número necesario para alentar a este pueblo ... Y está probado que son un negocio... Así lo consideran los puertos de Vizcaya. Así lo creen en Santoña, que tiene ya más de 36...”²⁵. El problema de la flota local ya no estaba, como a finales del siglo XIX, en la agresión de los arrastreros en sus viejos caladeros, ahora los vapores artesanales de Santoña y Bermeo comenzaban a hacer lo mismo: “El vapor en Bermeo ha irrumpido con superioridad sobre la flota pesquera castreña y el abuso es patente; son superiores en número y tamaño, por lo que los castreños son abordados y embestidos para echarlos de las aguas costeras que ellos creen suyas. En el número del Liberal de Bilbao del día 17 de mayo de 1904 se hace eco de los altercados entre los pescadores, acusando a los castreños de apedrear a los vascos. Entran muchos conceptos en estos altercados en los que una trainera castreña fue abordada y destrozada por un vapor bermeano”²⁶.

Habrà que esperar otros tres años, hasta 1909, para encontrarnos con avances y progresos de alguna mayor entidad. Como preparando a la opinión pública, y sobre todo a los pescadores, dos escritos iban a anunciar la llegada de

²⁵La Ilustración de Castro, n.º. 615, año 1906.

²⁶Garay, J. (diciembre de 2000), ob. cit.

una casi auténtica flotilla de nuevos vapores. El 3 de enero de aquel 1909 apareció en la prensa local un extenso artículo divulgativo, explicando lo que los vapores habían supuesto de revolución para la pesca de la costa atlántica francesa. Escrito que en el mes de febrero se convirtió en un auténtica campaña publicitaria para convencer a los pescadores de las ventajas del vapor. Además, casi concluyendo el mes de mayo, una galerna repentina obligó al Ayudante de Marina a dar la orden de que los vaporcitos ya existentes salieran a salvar, remolcando, a las numerosas traineras y botes cogidos de improviso. Aquel exitoso hecho parecía que despejaba finalmente todas las dudas sobre lo que podían significar los nuevos barcos. Todo indicaba que no había más remedio que motorizar y modernizar la flota²⁷.

Casi de golpe, en aquel año 1909 llegaron otros ocho nuevos vapores (“Bombita”, “Buenos Aires”, “España”, “Santa Ana”, “María Antonia”, “San Pelayo”, “Montevideo” y “San José”), todos en torno a las 10 toneladas: cuatro habían sido construidos en San Sebastián, tres en Ondarroa y otro salido de un astillero de San Juan de Luz. Una buena inyección para el sector pesquero de Castro Urdiales²⁸. Aunque estaba claro

²⁷La Ilustración de Castro, n.º. 540, 30 de mayo de 1909.

²⁸La prensa local da buena cuenta, casi de una forma alborozada, de esta especie de llegada en tromba de nuevos vapores: “Además del hermoso vapor pesquero que adquirió días pasados nuestro estimado amigo el inteligente patrón don Valentín García, han sido adquiridos otros dos magníficos vaporcitos, uno por Dionisio Helguera y otro por los señores Dionisio Martínez y don Claudio Bárcena, que serán mandados por los inteligentes patrones Eustaquio Cuesta y Vicente Gainza. También ha llegado el que ha de patronear Ambrosio Bedialauneta. Además, en la actualidad se están construyendo otros cuatro vaporcitos pesqueros, dos para don Dionisio Helguera, uno para el abogado don Celestino de la Lama y otro para el acaudalado señor José Acebal.



Aguantan las viejas traineras, pero la flota de vapores, todavía pequeña, va desplazando en las aguas de la Dársena a las lanchas mayores. El Titán, hacia el año 1920, a punto de acometer la delicada obra de cierre de los boquetes de San Guillén y Santa Ana.

que todavía el nivel de mecanización castreño andaba lejos de los que ya tenían los vecinos puertos de Santander, Santoña y Bermeo.

4. NUEVOS BARCOS: NUEVAS TÉCNICAS

De todas veras celebramos que el capital particular vaya tomando parte en estas empresas, pues de esa manera conseguiremos sacar al pueblo de la difícil y precaria situación porque atraviesa” (La Ilustración de Castro, nº. 532, 4 de abril de 1909). “Va aumentando el número de los vapores pesqueros de este puerto.

Días pasados llegó el hermoso *San José* que ha construido nuestro amigo el acaudalado señor don José Acebal en los talleres de don Francisco Andonegui de San Sebastián. Dicho vapor lo manda el inteligente patrón don José Aguinaga.

En breve llegará otro magnífico vaporcito que en los mismos talleres construye nuestro amigo el abogado don Celestino de la Lama.

El representante de dichos talleres en esta villa es don Anastasio Zalduendo” (La Ilustración de Castro, nº. 536, 2 de mayo de 1909). “Construido en los grandes talleres de construcción de don Francisco Andonegui de San Sebastián, que representa en esta villa don Anastasio Zalduendo, días pasados llegó a ésta el magnífico vapor pesquero que ha construido nuestro estimado amigo y convecino el ilustrado jurisconsulto don Celestino de la Lama.

Al nuevo vapor se le ha puesto en nombre de “Santa Ana”. Y le mandará el inteligente patrón don Julio Zaballa.

Deseamos al Señor Lama grandes rendimientos en su negocio, como justa recompensa al capital invertido para fomentar la industria pesquera, única base de la vida y prosperidad de nuestro pueblo” (La Ilustración de Castro, nº. 537, 9 de mayo de 1909).

Incluso, el Ayuntamiento empezó a adaptar sus servicios a la nueva realidad: “Sesión municipal: Se reglamenta el suministro de agua por caño libre en el grifo del Muelle Norte para los vapores pesqueros de este puerto, debiendo pagar cada vaporcito la cantidad de cuarenta pesetas anuales y los que deseen el agua por períodos de tiempo menores del año, abonarán la cuota trimestral de quince pesetas, abonando los vapores de pesca forasteros una peseta cincuenta céntimos por cada servicio” (La Ilustración de Castro, nº. 536, 2 de mayo de 1909).

La llegada de la propulsión a vapor al Cantábrico, en si ya una novedad revolucionaria, supuso también la aparición de líneas y formas nuevas en los cascos de los barcos. En los viejos y tradicionales resultaba imposible implantar máquinas y calderas. Por la vía de acceso de los puertos labortanos arribaron las formas de construcción naval - pesquera de la costa de Bretaña. La importación de estos modelos foráneos significó la aparición de barcos con proas levantadas y rectas, y popas estampadas, cuadradas en voladizo, las populares *colas de pato*. En los cascos, y este era uno de los cambios más fuertes en relación a las formas autóctonas, la carena configuraba una forma de “V” muy pronunciada.

A diferencia de las viejas lanchas y traineras, las lanchas de vapor llevaban siempre cubierta; volaban sobre en la zona de popa sobre los enormes timones movidos a mano. También definitivamente, con el vapor se abandonó el uso de remos, y casi totalmente el de las velas. En algunas ocasiones se mantuvo una pequeña vela triangular a popa, que servía “para mantener la embarcación proa al viento actuando el conjunto buque - vela como una auténtica veleta”²⁹. Pero no todos fueron cambios. Los materiales básicos utilizados por los maestros carpinteros siguieron siendo los tradicionales: estructura de roble o acacia (en algunas zonas se llegó a emplear también eucalipto), y pino en los forros y cubierta (tea y blanco)³⁰.

²⁹ Arbex, J. C., Arrantzaria. Evolución de la construcción artesanal de la Pesca y sus Artes en Euskalherria, Bilbao, 1984, p. 56.

³⁰ Apraiz, J. A., “Carpintería de ribera y evolución histórico - tipológica de las embarcaciones de bajura en el País Vasco. De la vela al siglo XXI”, Itsas Memoria, Revista de Estudios Marítimos del País Vasco, nº. 2, 1998, pp. 387 - 406.



Vista de la Dársena con un buen número de vapores

En definitiva, los primeros modelos de cascos vinieron del norte, desde Francia y ocasionalmente desde Galicia. Aunque, como indica J. C. Arbex, con el paso de los años se aprecie “una cierta tendencia a disminuir las mangas hasta obtener dos tipos de lancha: una clásica, panzuda y netamente europea y otra estrecha, afinada, más peculiar. Como si los constructores quisieran reproducir en la lancha, los finos rasgos de la esbelta trainera”³¹.

Desde el punto de vista de la estética exterior no parece que se produjeron grandes mejoras con el cambio. Las lanchas y traineras, embreadas en su totalidad, parecían siempre barcos enlutados. Las nuevas lanchas a vapor, quizá recordando viejos hábitos, en una gran proporción siguieron pintadas de negro, aunque las hubo también blancas. Pero en lo que sí se superó a la etapa anterior fue en suciedad: los vapores aparecían habitualmente cubiertos de carbón, hollín de las chimeneas y grasa de las máquinas³². Antiguamente las lanchas para poder ser identificadas en la mar solían pintar las velas; ahora, como recuerdo de aquellas viejas costumbres, los vapores pintaban las chimeneas y colocaban allí algunos distintivos.

Con la revolucionaria llegada de la cubierta, lo hizo también la compartimentación del casco en varios estancos: en proa y popa las bodegas para el pescado y los catres de la marinería;

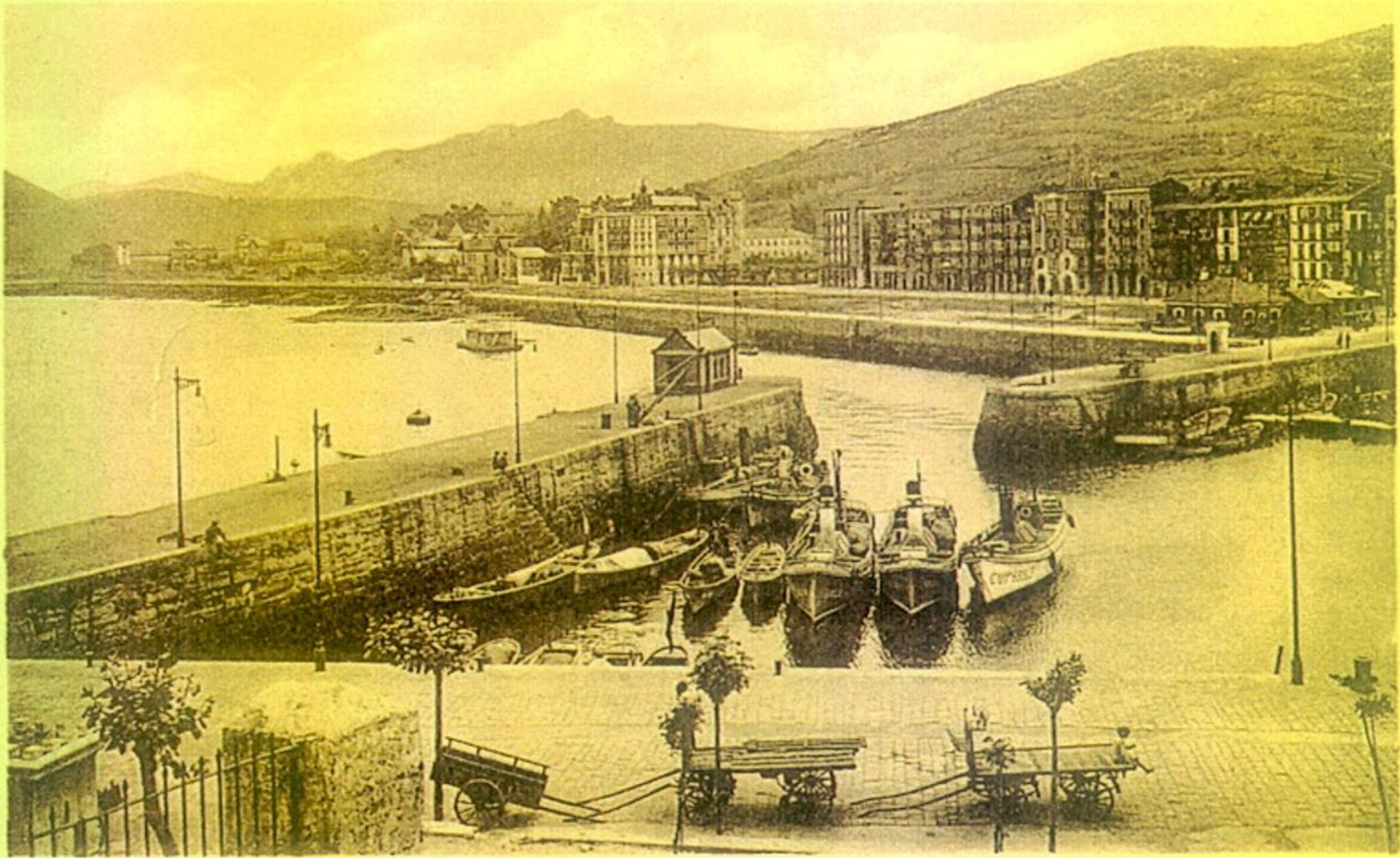
³¹ Arbex, ob. cit., p. 37.

³² Si el color negro, fruto del galipó y de la suciedad, era distintivo de los puertos pesqueros del Cantábrico, en Castro alcanzaba una particular incidencia. Siempre apiñados en el interior de la Dársena para protegerse de los posibles enfados de la mar, los barcos castreños se rozaban y manchaban unos a otros. Hasta tal punto que entre los pescadores de otros puertos vecinos, sobre todo entre los de Laredo, los castreños eran conocidos con el sobrenombre de *Los Sucios*.

en el centro la caldera y a sus costados la carbonera (al principio, aproximadamente con capacidad para dos toneladas de combustible) y el tanque para el agua dulce (en torno a los 900 litros). La caldera y la máquina iban protegidas por una coraza de metal de forma cilíndrica, conocida popularmente entre los pescadores como el “guardacalor”. Desde los años veinte, cuando se empiezan a montar las calderas de forma horizontal, poco a poco se irán ya viendo “las primeras casetas de gobierno tipo púlpito a popa del guardacalor, aunque posteriormente fueron ubicadas a proa del mismo”³³. Cambio que también testimonia el del gobierno de la embarcación. Al principio se hacía con una caña desde la popa; después, desde el púlpito, protegido de los golpes de mar, con una rueda de timón.

Lógicamente, el corazón de los nuevos barcos estaba en el compartimiento de las máquinas y calderas. Los primeros, entre los años 1902 y 1907, llevaron máquinas de vapor con el sistema “Compound”. De dos cilindros, capaces de proporcionar un fuerza aproximada de 12 caballos y velocidades entre los 7 y 9 millas por hora. Pero, a partir de 1910/15 comenzaron a verse máquinas de triple expansión. Las calderas, por su parte, eran tubulares horizontales de fuego directo, pasando luego a directos pero de posición tubular vertical. En los primeros años la mayoría de las máquinas fueron de importación francesa (“Schinaler fréres” y “Claprède fréres”). Un poco más tarde, desde 1915/19 aparecieron talleres de maquinaria en el País Vasco, primero en Guipúzcoa y luego en Vizcaya: los más famosos y con más clientela, “Yeregui” en Zumaya y “Aranguren” en Bermeo.

³³ Apraiz, ob. cit., p. 393.



11. CASTRO URDIALES.—Boca del Puerto

**Traineras a motor y vapores más grandes de segunda generación
a finales de los años veinte del siglo pasado**

Si tuviéramos que hacer un retrato “robot” de los primeros vapores, aunque bien es cierto que se daban pequeñas diferencias entre astilleros, podemos decir que tenían un arqueo entre las 7 y 15 toneladas, esloras de 11 a 15 metros, mangas de alrededor de los 3 metros y puntales comprendidos entre 1,20 y 1,60 metros.

5. MÁS BARCOS, 1910 - 1920

Los vapores llegados a Castro en la primera década del siglo XX, los primeros, no debieron tener una buena madurez. Como pionera experiencia que eran, no dieron un resultado demasiado óptimo: ¿problemas mecánicos, o se quedaron pronto anticuados? Lo cierto es que en muy pocos años buena parte de ellos dejaron de faenar. El “Bombita” se desguazó en el año 1917, el “Bat - Enea” se dio de baja en 1914 y el “San José” en 1918. A otros se les quitaron las máquinas para ser montadas en nuevos cascos³⁴. Y el resto, simplemente se vendieron y salieron hacia otras aguas. El “Buenos Aires” y “España” salieron para Vigo en 1912; en el mismo año el “Santa Ana” se vendió en Santander; y el “Montevideo” marchó para Bilbao en 1918.

³⁴Las máquinas del “Bat - Enea” se colocaron en el “Júpiter” y las del “San Andrés nº. 1” pasaron al “San Andrés nº. 2” en el año 1911, A.C.M.C.U., Listas 3^{as}. de embarcaciones. En 1910 se publicaba en la prensa castreña este expresivo anuncio: “SUBASTA DEL VAPOR “CASTRO VERDE”. El día 10 de mayo próximo a las doce, se venderá en subasta pública y por pujas a la llama, en la Notaría de don Celso Romero, en esta ciudad, el vapor pesquero “Castro Verde” con todos sus enseres, aparejos y artes de pescar”, Ilustración de Castro, nº. 586, 24 de abril de 1910.

C. 2. VAPORES DE PESCA INSCRITOS EN CASTRO URDIALES

<u>PERÍODO</u>	<u>Nº. BARCOS</u>
1902-1910	11
1911-1920	23
1921-1930	29
1931-1940	2
1941-1949	6

Fuente: A.C.M.C.U., Listas terceras de embarcaciones.

Sin embargo, pesar de estos tímidos comienzos, aunque siempre dentro de parámetros más bien modestos, una nueva “oleada” de vapores llegó en el segundo decenio del siglo pasado. Si en el primero se inscribieron 11 lanchas, ahora lo hicieron un total de 23; más del doble.

C. 3. ORIGEN DE LOS VAPORES LLEGADOS ENTRE LOS AÑOS 1910 - 1920

	<u>NÚMERO</u>
Bermeo	9
Ondarroa	4
Zumaya	4

Santoña	2
Castro Urdiales	2
Sestao	1
San Juan de Luz	1

Fuente: A.C.M.C.U., Listas terceras de embarcaciones.

La mayor parte de los barcos provenían de la costa vasca, de los entonces muy afamados astilleros de Bermeo, Ondarroa y Zumaya. Aunque ahora, dos novedades merecen especial comentario: la aparición de vapores construidos en Santoña y en el propio Castro Urdiales. En el primero de los casos, de la mano de la eclosión casi explosiva del sector pesquero en Santoña a finales del siglo XIX surgen los astilleros de los hermanos Gerardo y Generoso Abascal. Generoso, ayudado por su cuñado José San Román Ormaechea, fue el iniciador de la construcción santonesa de vapores³⁵. Por su parte, en Castro Urdiales, en un antiguo astillero de la ría de Brazomar el maestro Domingo Mendieta, originario de Lequeitio, y el cántabro David García, formado en el taller de Gabino Achurra de Santurce, comenzaron también a construir algunas lanchas de vapor: en el año 1920, el primero, el “Juanito”, un barco de 14,35 metros de eslora, 3,30 de manga, 1,40 de puntal y 14,11 toneladas brutas.

Se nota, por otra parte, en este período, tal como parecen evidenciar las listas de embarcaciones del puerto, una clara tendencia a ver vapores de un mayor tamaño. Si en los primeros años las esloras casi no llegaban a los 12 metros, ahora en la mayoría de las ocasiones superarán estas medidas.

³⁵Palacio Ramos, R., “Cuatro siglos de construcción naval en Santoña”, Estudios Trasmneranos, n.º. 1, 2002, pp. 84 - 101.



**Panorámica desde el castillo - faro de Castro Urdiales.
Vapores junto al muellecillo, en las cercanías del antiguo sable de Castro**

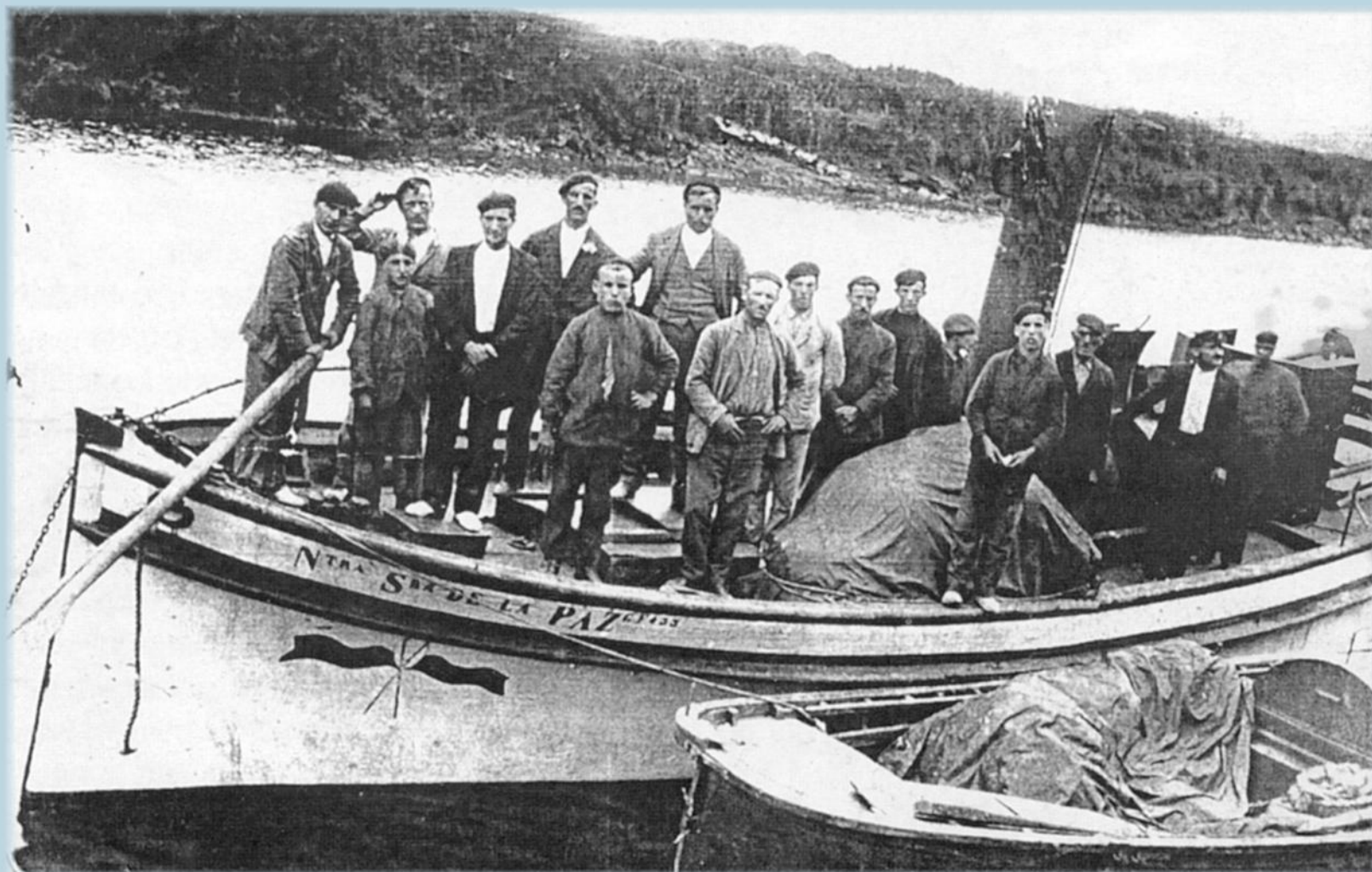
Las mangas pasarán también de los 3 metros. Los tonelajes brutos, se casi siempre por encima de las 12 toneladas: el caso más extraordinario es el del barco “Nuestra Señora de la Paz, llegado desde Ondarroa en el año 1911 con 18 toneladas.

De destacar es, asimismo, que en estos años se generalizan las adquisiciones de segunda mano. Pongamos algunos ejemplos de los barcos más conocidos. En 1913, desde Zumaya arribó el “Alfonso XIII”, rebautizado como “Ciudad de Castro”. En 1918 desde Ondarroa y San Juan de Luz llegaron los “Echaburu”, aquí rotulados como “Castro nº. 1” y “Castro nº. 2”, y el “María Eugenia” desde Bilbao. Los años culminantes, tanto en la llegada de vapores nuevos como en la adquisición de barcos ya antes utilizados, fueron 1919 y 1920: 6 de Bermeo, 2 de Ondarroa y 1 de Santoña.

En total, de los 23 vapores inscritos entre los años 1910 y 1920, 16 fueron adquiridos de segunda mano. Fenómeno que al final puede tener varias lecturas. Quizá ponga de relieve una efervescencia por hacerse, de la forma que fuese, con todo lo que tuviera que ver con nuevas formas de propulsión. O, también, evidenciar ciertas dificultades financieras y la falta de capitales suficientes para modernizar con dinamismo la flota pesquera.

6. VAPORES: GANANCIAS TÉCNICAS E INCONVENIENTES

Los contemporáneos, tal como se puede apreciar leyendo infinidad de artículos de prensa de la época, y los investigadores que hoy trabajan sobre la cuestión, coinciden



Vapor Nuestra Señora de la Paz

en señalar las grandes ventajas y avances que para el mundo pesquero supuso la llegada del vapor. Al romperse las ancestrales dependencias de velas y remos, la seguridad personal de los pescadores, sobre todo con la aparición tan habitual en el Cantábrico de mal tiempo, ganó tremendamente a la hora de faenar y en las llegadas a puerto. No olvidemos nunca que eran barcos con cubierta. Con ellos se podía ir mucho más lejos a pescar, con más seguridad y con muchísimo menos esfuerzo humano. Se cuadruplicó el radio de acción de los barcos pesqueros, pasando de las 10 a las 40 o 50 millas. A diferencia de los antiguos barcos, las lanchas mayores y traineras (cada una especializada en una costera específica), las nuevas de vapor eran auténticamente polivalentes. Servían para todo. Las operaciones de cerco se hacían con mucha más rapidez y velocidad. Y, hasta en el caso de la costera del bonito, se podía cacear aún cuando la mar estuviera en completa calma³⁶. En definitiva, la llegada del vapor supuso más seguridad, velocidad, radio de acción, y la posibilidad de emplear los barcos, sacando mucho más rendimiento a las inversiones de los armadores, durante todo el año.

También es muy cierto, que la nueva forma de propulsión presentó algunos problemas, que provocaron durante bastante tiempo, y no por razones de tozudez o inmovilismo, que los pescadores artesanales contemplaran las novedades con recelo y hasta con desconfianza. Empecemos por comentar algunas cuestiones directamente relacionadas con las líneas y formas de los barcos. La forma de “V” tan pronunciada de los cascos

³⁶Rodríguez Santamaría, B. “La pesca por vapores en las costas de nuestra Península”, Anuario de Pesca y Estadístico de la marina Mercante y de la Pesca del año 1911, Madrid, 1912, pp. 97 - 107.

“provocaba el acostamiento de las embarcaciones en los fondeaderos cuando descendía la marea, necesitando instalar quillas de pantoque para evitar su caída”³⁷. Con el peligro añadido de que al quedar los barcos varados, podían romper con mucha facilidad los condensadores de vapor y las tuberías de refrigeración colocados por fuera. El hecho de que el centro de gravedad fuese muy alto hacía también que el barco en ocasiones resultara muy inestable, y que a veces los tripulantes tuvieran mucho miedo al salir a pescar con mala mar. En los primeros años, incluso, como ocurría en Santurce³⁸, los pescadores pensaban que el ruido del motor espantaba los bancos de sardina.

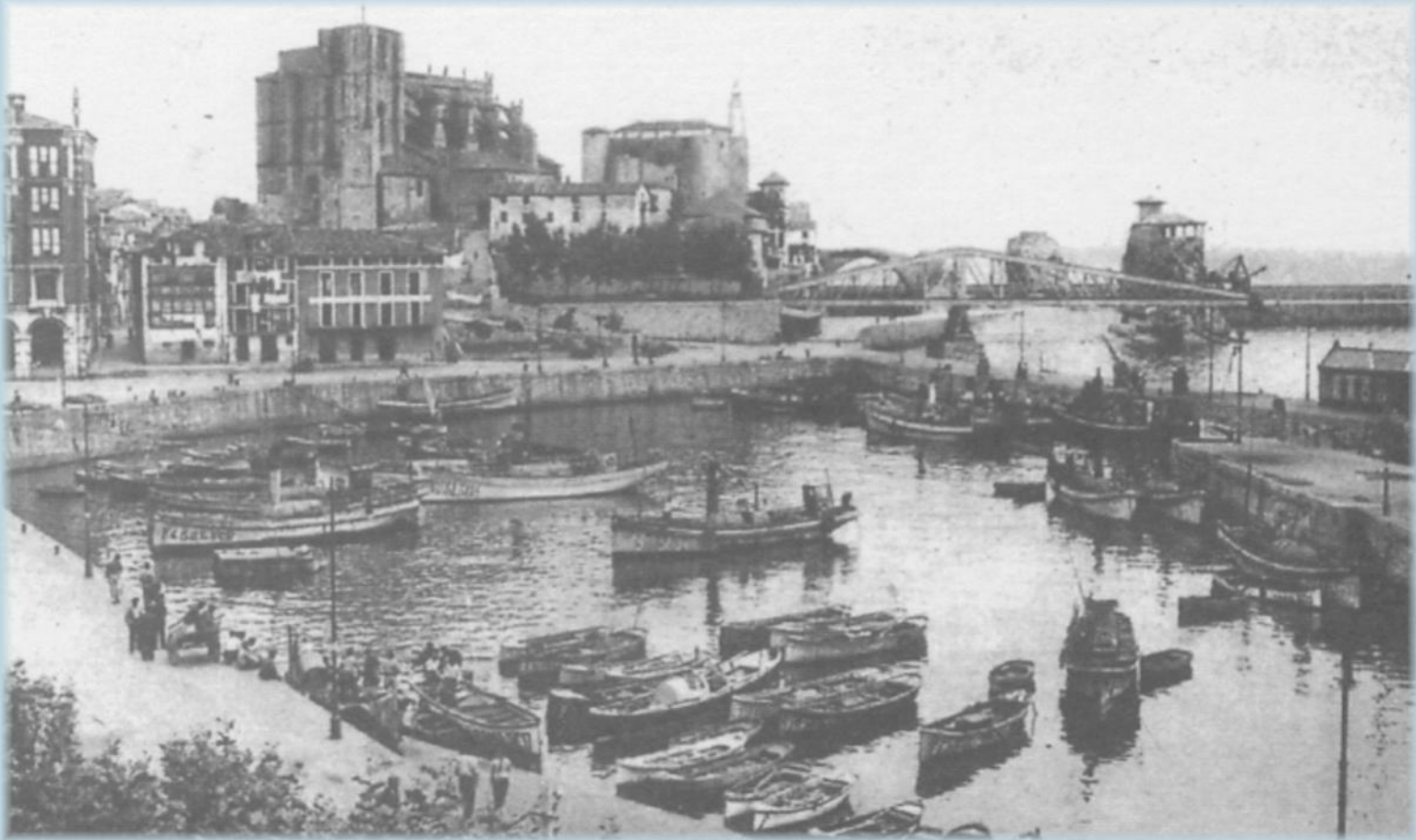
Más importantes fueron, sin duda, los problemas derivados del combustible y los puramente mecánicos. No había garantías, sobre todo al principio, de abastecimiento de carbón en todos los puertos. Además, los primeros modelos consumían muchísimo combustible, alrededor de 2,5 Kg. por caballo y hora³⁹, y en la práctica se desperdiciaban demasiadas calorías. Asimismo, sobre todo a raíz del estallido de la primera Guerra mundial, el precio del carbón se encareció notablemente. Tanto es así, que en Castro a principios de los años veinte los armadores trataron de abaratar costes, intentando traer directamente carbón de calidad desde Inglaterra.

Pero, sobre todo, como perfectamente ha señalado Juan Carlos Arbex, el cambio del vapor fue tan brusco, que cogió

³⁷Moraza Barea, A., Estudio histórico del puerto de Ondarroa, Bilbao, 2000, p. 263.

³⁸Rubio-Ardanaz, J. A., La vida arrantzale en Santurzi. Cambios económicos y socioculturales entre los pescadores de bajura (ss. XIX y XX), Bilbao, 1997, p. 159.

³⁹Delgado, ob. cit., p. 352.



Los primeros vapores con púlpito en la popa

al colectivo de pescadores con una acusada falta de conocimientos técnicos. Desconocían el manejo de “tuberías, válvulas, manómetros y tuercas”⁴⁰. La consecuencia más directa de esta falta de bagaje técnico, así como las deficiencias de las primeras máquinas, fue la existencia de trágicos accidentes: “Las calderas empezaron a explotar con cierta frecuencia y con trágicas consecuencias... Una simple fuga en un serpentín, una sobrepresión en la cúpula, bastaban para reventar una caldera”⁴¹.

Con una enorme incidencia en los medios de comunicación y sociedad de la época, también acontecieron importantes y trágicos accidentes en Castro. Y lo que resulta incluso sorprendente, en plena década de 1920 cuando las máquinas habían mejorado ya notablemente. El 8 de agosto de 1925 en el “Santa Rita”, un vapor de San Sebastián atracado en el rompeolas, explotó la caldera por la noche, quedando cuatro marineros abrasados. El vapor castreño “Juanito 1” explotaba, y se hundía rápidamente en aguas cercanas a su base el 11 de octubre de 1925. El enorme “Nuestra Señora de la Paz” explotaba en la noche del 11 de octubre de 1926 a una hora de camino de la punta Rebanal ⁴². En ambos accidentes se produjo un buen número de víctimas mortales.

⁴⁰ Arbex, ob. cit., p. 59.

⁴¹ *Ibidem*.

⁴² Archivo Foral de Bizkaia, Fondo municipal de Abanto y Ciervana, Secretaría, Sanidad Asistencia social, Expedientes de asistencia, 0535/024, “Expediente tramitado por el Ayuntamiento de Abanto y Ciervana sobre la ayuda económica concedida a la Cofradía de Pescadores de San Pedro de Castro Urdiales, para hacer frente a los elevados gastos ocasionados por los infortunios que han afectado a los vapores Nuestra Señora de la Paz y Juanito”.

7. CONSECUENCIAS SOCIOLABORALES Y RUPTURA DE LA COFRADÍA

Si importantes fueron las consecuencias técnicas y de producción provocadas por los nuevos barcos, mucho más incidencia tuvieron los cambios que indujeron entre el colectivo de pescadores. En nuestro puerto, como veremos enseguida, significaron al final una ruptura de la Cofradía y una profunda y duradera fractura social en la propia Ciudad. Para entender el por qué de estos fenómenos es necesario poner de relieve el telón de fondo de todo el proceso, perfectamente expuesto por el profesor Ansola en su análisis de la región cantábrica:

“Estas nuevas embarcaciones supusieron algunas considerables ventajas para el pescador en cuanto a la realización de su trabajo, al aumentarse la seguridad y evitarse los grandes esfuerzos anteriores, ampliarse el espacio de movilidad y el poder guarecerse bajo cubierta, cocinar y calentarse con el vapor o pescar más y más veces al año.

Sin embargo, también conllevó otros cambios de más dudoso beneficio y gran trascendencia para el pescador derivados en su mayor parte de la aparición y extensión de unas nuevas relaciones sociales de producción. Dentro de este nuevo marco de relaciones sociales de producción, el tradicional sistema a la parte fue sustituido por una variante -con múltiples diferencias locales- más ventajosas para el

SOCIEDAD DE PESCADORES

SAN PEDRO

Castro-Urdiales

10 Junio 1924

S. Alcalde Constitucional de
Castro - Urdiales

Muy Sr. mio. En contestación a su comunicación del 5 del actual, tengo el honor de poner en su conocimiento, que la Sociedad de Pescadores de San Pedro, de este puerto, fue constituida en Castro-Urdiales, según acta fecha veintuno de marzo de mil novecientos veinticuatro, nombrando para componer su junta directiva a los individuos siguientes presidente D. Vicente Gaminq, Vicepresidente D. Francisco Hierro, Aedo, vocales D. Aniceto Villanueva Garay, D. Pedro Enecos Hernandez, D. Jose M^o Helguera Lavada, y D. Jose Helguera Abar.

Adjunto le mando el reglamento por que se rige esta sociedad para su conocimiento.

Dios guarde a Ud muchos años



El Presidente
P. o El Secretario
Andrés Sanchoyarto

A los Pescadores de la Venta "San Pedro"

La Junta Directiva en pleno, de la Sociedad de Pescadores de «San Pedro» de este puerto, se dirige por este medio a sus afiliados, para darles a conocer el informe presentado por la Comisión de los cuatro señores nombrados por la Junta de patronos y armadores, con el fin de la revisión de las cuentas de la Sociedad, exponiéndoles al mismo tiempo, que nuestros deseos desde que ocupamos nuestros cargos, no son otros, ni otra nuestra misión, que velar por la buena marcha y administración de la misma, a lo cual dedicaremos todas nuestras energías en beneficio del fondo común, creyendo con esto cumplir a entera satisfacción de los socios en la alta misión que se nos ha confiado. Dice así:

INFORME

Personados en el local sobial el día señalado, 11 del corriente y sucesivos, hemos examinado con todo detenimiento los comprobantes de ingresos y gastos correspondientes a los años 1929 - 1930 - 1931; y solamente los gastos del año 1928, pues los ingresos de dicho año y todos, ingresos y gastos de años anteriores, según manifestación del Sr. Mayor-domo, fueron quemados por orden del señor Presidente.

Sobre la investigación realizada, estimamos oportuno hacer constar las deducciones siguientes:

INTERESES

Practicada la liquidación de intereses, por los saldos que a fines de cada mes, arroja el libro de caja, resultan los siguientes:

	Pesetas
Año 1928...	361,93
» 1929...	414,58
» 1930...	149,44
» 1931...	145,45
Total.	1.071,40

Por la forma en que se ha efectuado el cálculo de estos intereses, no pueden señalarse estas cifras mas que como aproximadas.

En el libro de CAJA, no se consignan los importes de los depósitos realizados en los Bancos, pero según los extractos de cuenta facilitados por las sucursales de los Bancos de Bilbao y de Vizcaya en esta ciudad, que adjuntamos, las cuentas corrientes de la Sociedad en dichos establecimientos, han devengado por intereses en el

	Pesetas
Año 1928...	252,42
» 1929...	260,99
» 1930...	2,81
» 1931...	85,23
Total.	600,55

En el libro de CAJA, aparece abonado por intereses

	Pesetas
Año 1928...	000,00
» 1929...	260,09
» 1930...	000,00
» 1931...	81,68
Total.	341,77

Figura en 1932

Hemos observado, que en el año 1927, no hay abono de intereses en el libro de CAJA.

En el Banco de Bilbao, había en 1.º de Enero de 1930 un saldo de pesetas 10,76 y no se hizo ningún ingreso hasta 31 de Mayo de 1931.

En el Banco de Vizcaya había en 10 de Enero de 1930 un saldo de pesetas 0,35 y no se hizo operación alguna hasta el 3 de Mayo de 1931.

Según manifestaciones de los señores Tesorero y Mayor-domo, los préstamos para Socorros devengan un interés de 5 por % por un plazo máximo de seis meses, aunque sea abonado al mes de entregado y también hemos podido apreciar, que en dos casos, a los intereses se ha agregado una cantidad en concepto de gratificación.

SOCORROS

Revisadas las listas de Socorros de Asociados, observamos:

1.º Que falta la lista comprobante correspondiente al 5 de Enero de 1929.

2.º Que si bien los totales consignados, concuerdan con las anotaciones del libro de Caja, comprobadas las listas, aparecen la mayoría de ellas mal sumadas, con diferencias en pro y en contra, no relacionando estas diferencias, por no estimarlas de importancia.

3.º Que consideramos de relativa gravedad, el que esas listas no estén perfectamente sumadas y rectificadas por quien corresponda, debiendo además estar firmadas por el señor Presidente y Directivos.

ANCIANIDAD

En las entregas a los ancianos hay algunas pequeñas diferencias que no merece la pena consignarlas.

Respecto a las entradas por el concepto de soldada de ancianidad, es de... muy difícil comprobación, pero hemos podido observar anomalía en el cobro de las mismas, figurando algunas embarcaciones entregando de una sola vez, el importe de varias soldadas, y embarcaciones que han cobrado cédufas de alguna importancia, sin que aparezca registrada la correspondiente entrada de soldada de ancianidad.

También nos informamos de que las listas correspondientes a las cantidades percibidas por soldada de ancianidad, no se exhiben en el local de ventas.

COMPROBANTES

Al revisar el libro de Caja, encontramos anotados los siguientes pagos, de los que no existe comprobante.

Año 1928:

Enero. Viaje a Santander por Bárcena...	75
Agosto. » Bermeo, funerales.....	70
» » Valdecilla dos días.....	250
» » Médico con H. Gómez.....	60
» Cuatro » Bilbao, Bárcena Echevarría.....	257
Debre. Viaje a San Sebastián, por Herreru-Helguera-Bárcena ..	585
» » Bilbao por Bárcena.....	25

Año 1929:

Marzo. Viaje a Bilbao, Helguera y Bárcena dos días.....	95
» » Bilbao, Pando y Marta.....	50
Agosto. » Bilbao, por Bárcena	17
Nvbre. » Santoña y Bilbao.....	90

Año 1930:

Febrero. Viaje a Bilbao del Presidente..	30
» » Bilbao del Tesorero.....	30
» » Santander, Helguera y Pando.....	70
» » Madrid, Presidente y Tesorero.....	700

Mayo. » Bilbao.....	50
Agosto. » Bilbao.....	50
» » Comisión San Andrés-San Pedro.....	82
Debre. » Madrid, Berastain y Bárcena.....	550

Año 1931:

Abril. Cinco viajes a Bilbao del Tesorero.....	125
Debre. Viaje a Berastain (1930).....	14
Junio. » Bárcena-Berastain.....	170
» » Bilbao a consultar.....	50
» » Santurce, Asamblea.....	38

Total pesetas. 3.533

Año 1928:

Selfos y gastos franquear cartas suscripción.....	371
Timbres móviles mercaderes y forasteros.	365

Año 1929:

Al Presidente, cartas.....	10
----------------------------	----

Al Tesorero, cartas.....	25
Timbres móviles mercaderes y forasteros.	350
Timbres móviles a Sanchoyarto (con recibo).....	62

Año 1930:

Timbres móviles mercaderes y forasteros.	350
	350

Al llamar la atención sobre la cantidad destinada anualmente a Timbres móviles, que nos pareció algo elevada, se nos manifestó obedecía a un acuerdo entre la Junta y el Tesorero.

Figura también sin comprobantes en los años 1928 a 1930 una cantidad por el concepto de gratificación.

En el año 1930, aparece cobrado a los señores Mercaderes por el 0,75 %, pesetas 189,58; el ingreso por el citado concepto en el citado año, debía de ser de pesetas 798,58; resultando por tanto una diferencia de pesetas 600, que habrán sido entregadas a la Junta Central de Puertos, pero no existe comprobante de esa partida.

Hemos notado, que los pagos efectuados por Tesorería, se hacen sin Libramientos debidamente firmados, según dispone el artículo 38 del Reglamento porque se rige la Sociedad.

♦ ♦ ♦

Este es el informe, tal y como lo presentaron los señores que revisaron las cuentas de la Sociedad.

Ahora bien, nosotros por nuestra parte vamos a exponer cuatro palabras contrarrestando con verdades el elogio que se hace de la conducta observada por el señor Bárcena durante el tiempo que estuvo empleado en esta Sociedad.

En primer lugar, bien sabe, que si se le aumentaron 500 pesetas anuales, fué a condición de pagar a los pescadores las cenas que diariamente se parten, lo cual no lo hizo; además a las embarcaciones forasteras no se ha desvelado ni mucho menos para pagarles en el día, pues si algunas cobraron no fué porque lo hiciera él precisamente.

Hemos estado exigiendo desde que fuimos elegidos para ocupar el cargo que desempeñamos dentro de la Sociedad, al señor Francisco Hierro, expresidente de esta, nos mostrara comprobante de cómo dicho empleado tenía depositada la fianza que le ordena el Reglamento, no habiéndolo verificado hasta después de haber dado los señores de la Comisión nombrada, el informe que detallamos. Conste además, que no tiene nada que ver que al señor Bárcena le adeuda la Sociedad, X número de pesetas a un vencimiento fijo, para que el ingreso semanalmente en la cuenta corriente de la misma, las cantidades que por todos los conceptos, con destino al fondo común, van dejando las embarcaciones en su poder como Tesorero.

Nos llama mucho la atención, que dados los gastos tan exagerados que se han cobrado por los viajes verificados, le hayan costado dinero al señor Bárcena, y más teniendo en cuenta, como puede demostrarse, que a otra Sociedad de Pescadores, en igualdad de condiciones le han resultado mucho más económicos.

No nos explicamos cómo puede haber convenio verbal entre el Tesorero y la Junta, para abonarle 350 y 365 pesetas anuales por los sellos móviles abonados a los señores Compradores y embarcaciones forasteras, haciendo ver que es esta la cantidad aproximada a lo que asciende, cuando en realidad el importe de los mismos, pagados por el Tesorero cada año, es el siguiente:

Año 1929 pesetas	193,50
Año 1930 »	149,10
Año 1931 »	187,40

Y con intención de no tomarnos la molestia de contestar a quienes no quieran ver la verdad, firmamos en Castro-Urdiales a 24 Agosto 1932.

El Presidente en funciones,

Pedro Garey.

Administrador, 52,

Cándido Pando, Andrés Torre, Matías Zaballa, Nicasio Gimeno.

capital ante el mayor coste de los buques motorizados, el cual consistía en dividir los beneficios al cincuenta por ciento entre el propietario y la tripulación. Así, merced a la nueva jerarquización de funciones que afectó a la tripulación -patrón, maquinista, sotapatrón, fogonero y el resto de la dotación-, el patrón podía conseguir entre dos y dos partes y media del monto -generalizado en metálico-, el maquinista o mecánico recibía una parte del monto y un sueldo a cargo del armador, el sotapatrón percibía una parte del monto y media del armador, el fogonero (de los vapores) se llevaba su parte correspondiente cada uno, salvo el grumete, que percibía media soldada.

La extensión de estas nuevas relaciones sociales de producción llevó aparejado consigo un aumento considerable de los conflictos laborales, muchos de los cuales se llegaron plasmar en huelgas, y un progresivo distanciamiento entre los armadores y los tripulantes”⁴³.

Más división profesional entre la marinería. Mayores distancias sociales y salariales en el colectivo de pescadores. Pronunciada fractura entre *Mayores* (armadores) y *Menores* (tripulantes). El vapor definitivamente estaba cambiando las

⁴³ Ansola Fernández, A. (Introducción y notas), Díez Montoya, E., La industria de la Pesca en la Costa Cantábrica. Estudio político-social de la situación del pescador en esta Industria (1908), Santander, 1992, p. VI.

relaciones de producción dentro del sector, en un proceso que había comenzado ya medio siglo antes. Sin embargo, las novedades no pillaron de manos cruzadas a los hombres más humildes, la mayoría, de la cofradía castreña.

En la segunda década del siglo XX los *Menores* castreños tenían, sin lugar a dudas, una alta conciencia colectiva, realmente de clase, de cuales eran sus problemas y también de sus reivindicaciones. Sensibilización inspirada en dos idearios que en aquellos años se habían unido como eslabones de una misma cadena. Por una parte, los tripulantes mantenían el viejo ideario igualitarista heredado de las prácticas gremiales mantenidas por la cofradía de San Andrés durante muchos siglos. Es cierto que ahora la Cofradía, con la nueva legislación liberal del País, no era más que un simple posito; y que la mayor parte de las prerrogativas del Cabildo habían desaparecido. Pero en la forma de pensar, en el concepto de cómo debían ser las relaciones entre las gentes de mar, los pescadores castreños más humildes conservaban una enraizada tradición igualitaria y hasta “justiciera”.

Por otra parte, a aquella forma de pensar se había sumado otro ideal más contemporáneo de ecuanimidad: el pensamiento socialista. A este respecto existen pruebas documentales de que ya entre los años 1896 y 1898 grupos de sindicalistas organizaban mítines y actos de propaganda entre los *Menores* de San Andrés. Sin embargo, el punto culminante del avance del socialismo entre los pescadores se sitúa en los años de la Primera Guerra Mundial. Una época en que a los problemas de distribución salarial generados por la llegada de los vapores, se añadía el encarecimiento generalizado de los productos más básicos para la vida diaria. La respuesta fue la



**Junta directiva del Cabildo de San Andrés
presidida por don Timoteo Ibarra**

creación en Castro Urdiales de una sección de “*La Unión Marítima*”: “sociedad surgida en 1911, tenía su sede central en Erandio para los obreros del mar y estaba integrada en la U.G.T.”⁴⁴.

Al igual que en otros puertos vizcaínos cercanos, *La Unión* respondió a los problemas, fundamentalmente en el tema del reparto de las soldadas, organizando actos reivindicativos y virulentas huelgas. Todavía entre los pescadores de más edad se conservan coplas de gran raigambre, que hablan muy a las claras de *La Unión* y de aquellos problemas:

“A la cuscú, a la cuscú,
la que quiera marido
venga a la Unión”⁴⁵.

“Esos patrones que nos atropellan
bajo el yugo de la explotación,
serán barridos de mala manera
y perseguidos sin compasión.

Despierta marino y oye
la luz, la luz de la verdad
y veréis a los bolcheviques
como luchan con anhelo y equidad.

⁴⁴Delgado Cendagortagarza, A., Bermeo en el siglo XX. Política y conflicto en un municipio pesquero vizcaíno (1912 - 1955), San Sebastián, 1998, p. 93.

⁴⁵Lastra, J. y Palacio, D., Coplas de Castro. 257 letras de canciones castreñas, Madrid, 1995, p. 10.

¡La Unión, La Unión,
será nuestra salvación!

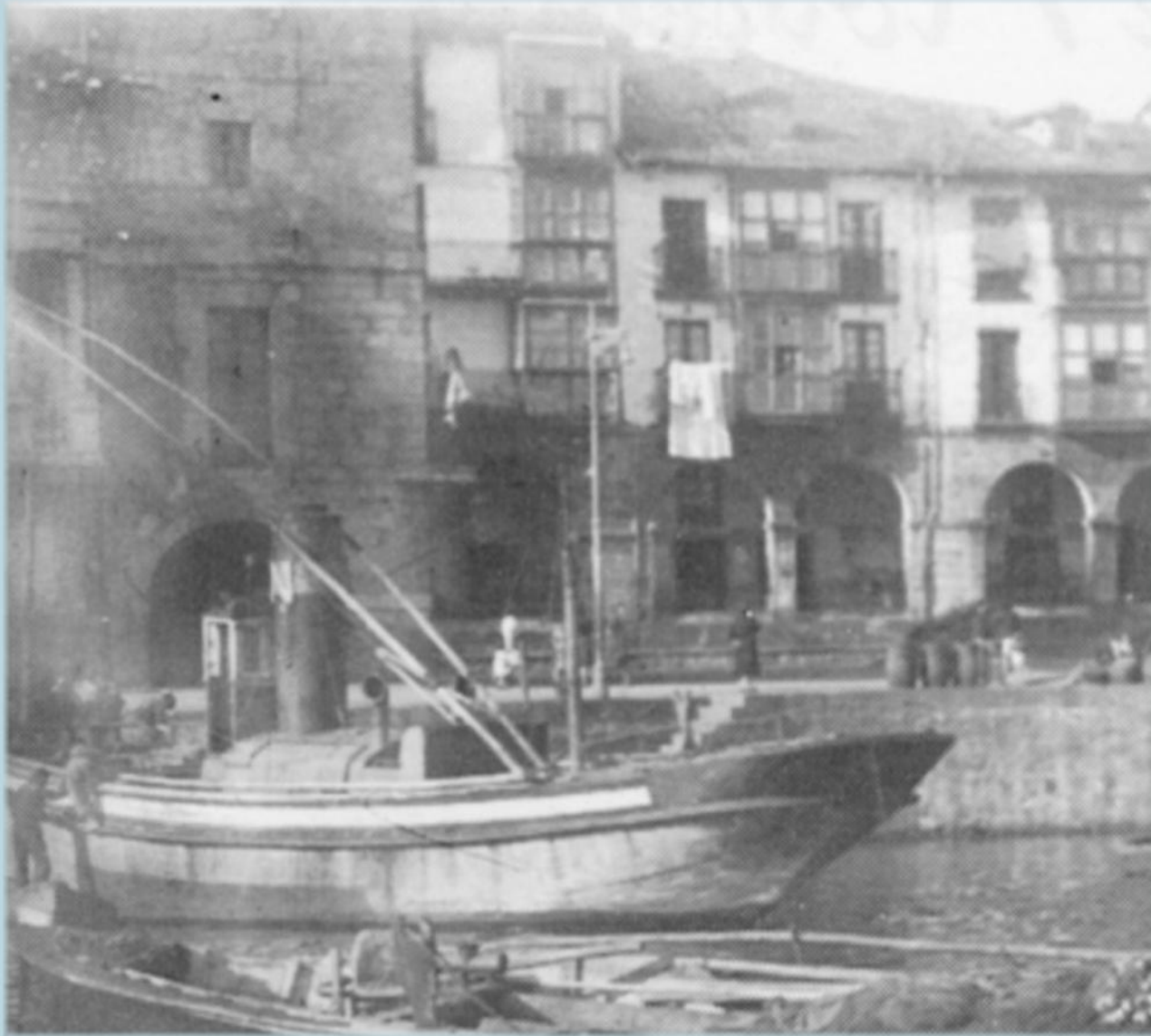
No se contentan
con un uno y medio por ciento,
dos soldadas, maquinista y patrón,
que además nos quieren usurpar
una soldada para el carbón.

Despierta marinero...⁴⁶

Huelgas contundentes y acciones de los piquetes para que no se descargara pescado proveniente de otros puertos y para que no llegasen tripulantes foráneos a trabajar en los vapores. Los enfrentamientos tuvieron muchos escenarios, lugares, instituciones y foros; pero eran más visibles fundamentalmente en el seno de la propia Cofradía. Los *Mayores*, en minoría, no encontraban allí los cauces adecuados para imponer sus intereses. Y, por lo que dejan entrever los pocos documentos que han quedado, los *Menores* acabaron imponiendo sus reivindicaciones y tesis más importantes.

El 6 de enero de 1920, justo en los momentos en que más vapores estaban llegando, Timoteo Ibarra fue elegido presidente de la cofradía de San Andrés. Personaje, a buen seguro merecedor de un estudio biográfico con profundidad, que había sido Alcalde años atrás, y del que sabemos tenía intereses conserveros y era dueño en sociedad de algunas

⁴⁶*Ibidem*, p. 52.



**Año 1931:
vapor del Pósito de San Andrés**

traineras y lanchas mayores⁴⁷. Con Ibarra, a través de un fuerte liderazgo de tiente paternalista, pero recogiendo muchas de las reivindicaciones de los *Menores*, se produjo una verdadera “revolución” en la Cofradía. El 26 de mayo del mismo 1920 se refundó el “Pósito de San Andrés”, y se elaboraron y aprobaron nuevos estatutos.

En el reglamento nuevo aparecen nítidamente todos los problemas existentes, pero también las soluciones que, aunque de forma autocrática, había diseñado Timoteo Ibarra. En gran medida trataban de buscar el sosiego social en un puerto envuelto en violentos enfrentamientos. Después de proclamar que el Pósito de San Andrés era continuador de la Cofradía que “desde el siglo XIV funciona en el puerto de Castro-Urdiales”, el artículo 2º rubricaba la gran novedad: “ostentará el carácter de Sociedad cooperativa o verdadero *Pósito de pescadores*”⁴⁸. El nuevo *San Andrés* era ahora, algo más que un simple pósito – mutualidad: una cooperativa. El equipo dirigente pensaba crear economatos de consumo para los socios, y, lo que es más importante para la cuestión central de nuestro trabajo, en “La **adquisición de embarcaciones**

⁴⁷Del resultado de la votación y triunfo de los *Menores* ha quedado otra coplilla en el cancionero popular castreño:

“El día siete de enero
hubo guardias en las puertas,
que decían los contrarios
que están mal las papeletas.

Unos decían que sí,
otros decían que no,
se quedaron asombrados
al ver la votación”.

Lastra y Palacio, ob. cit., p. 44.

⁴⁸Estatutos del Noble Cabildo de San Andrés, Gráficas reunidas S.A., Madrid, 1912.

dedicadas al ejercicio de la pesca que acrecienten los medios económicos de la Sociedad y procuren ocupación y utilidad los asociados” y “Beneficiar por si misma el producto de la pesca, implantando por su cuenta, caso necesario y posible, la fabricación de conservas y salazón de pescado”⁴⁹.

Los apartados anteriores suponían, el primero un auténtico “obús” a la línea de flotación de los intereses de los armadores de los nuevos barcos vapores, y el segundo una seria advertencia a los conserveros de hasta donde estaban dispuestos a llegar los pescadores. Con barcos propios y un articulado preciso para la marinería se proyectaba acabar definitivamente con los problemas laborales: los socios quedaban obligados a cumplir las obligaciones particulares que les incumbían con respecto a las embarcaciones a que se hallasen adscritos, pagando, en su consecuencia, lo que corresponda “ a las soldadas y media soldadas que a ella se asignen en la regulación de prestaciones”⁵⁰. El Presidente, actuando como auténtico patriarca y arbitro, adquiriría un poder casi absoluto, desconocido hasta entonces; abriendo, además, el camino para que pudiera ser elegido fuera del colectivo de pescadores: “La elección para estos cargos habrá de recaer en asociados que se hallen clasificados con la condición de elegibles, excepción hecha del Presidente, que podrá ser designado fuera de los socios, entre los naturales o vecinos de Castro-Urdiales notados por su independencia y por su cariño a la clase pescadora, y de uno de los vocales que

⁴⁹*Ibidem*, artículo 1º, apartado d y g.

⁵⁰*Ibidem*, capítulo II, artículo 3º.

necesariamente será persona extraña a la Sociedad en quien concurren esas mismas circunstancias”⁵¹.

A pesar de todo, a la altura del mes de octubre el enfrentamiento entre *Mayores* y *Menores* estaba aún en plena efervescencia. El Ayuntamiento, reunido el 20 de aquel mes de 1920 para intentar mediar en el conflicto, exponía muy claramente la esencia del mismo:

“También se dio cuenta de la moción presentada por los concejales Don Carmelo y Don José Merino manifestando que hace dos meses que los habitantes de esta población vienen presenciando con la mayor indiferencia y como si el asunto no interesase en lo más mínimo, el desarrollo de la contienda que se halla planteada entre los dueños de los vaporcitos pesqueros de este puerto y las tripulaciones de los mismos; que el origen del conflicto responde a las discrepancias surgidas sobre la distribución del producto de las pescas entre el capital y el trabajo es decir que no han podido fijar de acuerdo los interesados el tanto por ciento que debe llevar el dueño, por el barco, sus artes, útiles y enseres de pesca y el que corresponde percibir a los tripulantes mediante su esfuerzo personal, realizan la ganancia con el empleo de aquellos elementos del trabajo; que esta cuestión es de

⁵¹*Ibídem*, capítulo III, artículo 17°.



**Vapores de última generación con caseta - puente
en el centro del barco, años cuarenta**

importancia capitalísima para la economía de innumerables familias pescadoras, de las industrias conservera y salazonera y del pueblo entero íntimamente ligado a estas clases de la población por vínculos de familia, de intereses, de vecindad, etc., y que no es menos importante si se mira el orden moral en que descansa la paz del vecindario y si la paz es necesaria en toda organización civilizada, lo es mucho más cuando en el caso presente afecta a personas cuya convivencia armónica se hace indispensable si han de seguir desempeñando el papel que tienen asignado en el desenvolvimiento regular de la vida social de nuestra colectividad; que es lo cierto que nada se ha hecho para lograr la armonía dando lugar a que las distancias entre patronos y marineros aumenten considerablemente llegando a extremos lamentables y estimando que no son ni pueden ser irreductibles las diferencias que separan a nuestros hombres de mar, el Ayuntamiento como representación genuina del pueblo tiene el deber ineludible de interponer su autoridad imparcial entre las partes en pugna para buscar una solución amistosa y justa a sus opuestas demandas...”⁵²

⁵² Archivo Municipal de Castro Urdiales (en adelante A.M.C.U.), L. 48, Actas, sesión celebrada el 20 de octubre de 1920.

De momento, a corto plazo, la presidencia de Timoteo Ibarra, la refundación del Pósito de San Andrés y los nuevos estatutos, estaban avivando todavía más la colisión entre armadores y tripulantes. Los propietarios de vapores no habían logrado el control político de la Cofradía. Lejos de ello, se encontraron con el nacimiento de un pósito - cooperativa con la intención de comprar directamente barcos. ¿Qué hicieron ante aquel panorama? La solución más sencilla en términos operativos: salirse del Cabildo, crear otro diferente y tratar de llevarse consigo a una parte de la marinería.

Los armadores fundaron la nueva “Cofradía de San Pedro” en el año 1921. Y con ello el nivel de enfrentamientos creció hasta cotas insospechadas. Desde el nuevo pósito se intentaba provocar, como ocurrió con el hecho de crear economatos con productos mucho más baratos, la desunión de la marinería de San Andrés. En aquel ambiente las peleas e insultos entre tripulaciones eran el pan de cada día. Los de San Pedro no lo tuvieron nada fácil, y hubieron de recurrir a acciones extremas; como cuando en aquel mismo año de 1921 los armadores del vapor “Churruca”, Miguel Liendo y Victor Barquín, no encontraron tripulantes y tuvieron que ir en su busca al cercano puerto vizcaíno de Ciérvana, provocando al llegar a Castro otro grave enfrentamiento.

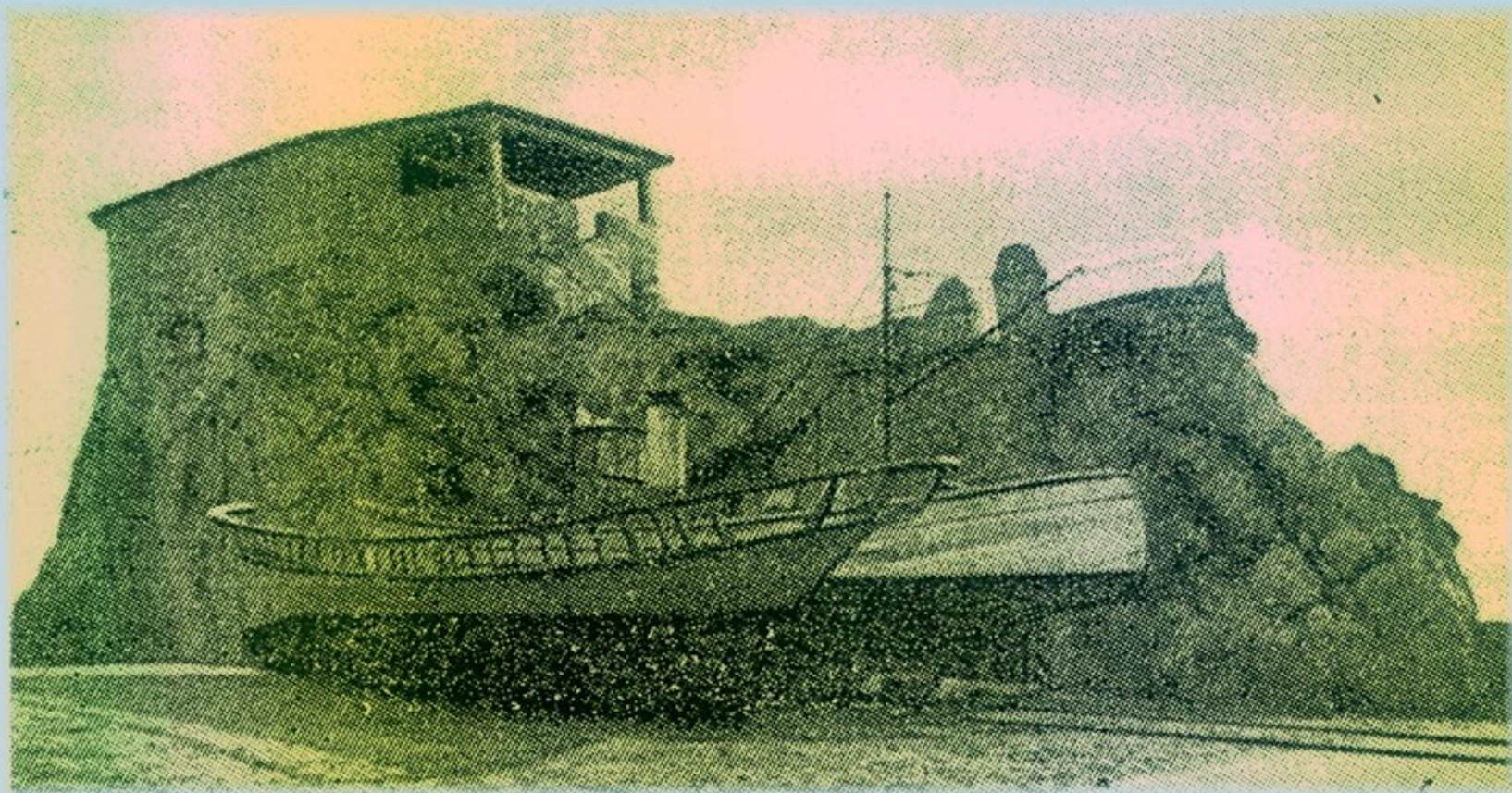
A pesar de los goteos, los *Menores* se mantuvieron bastante cohesionados en torno al Cabildo de San Andrés. De alrededor de 500 hombres de mar, 384 estaban adscritos a aquel pósito y cooperativa en el año 1924. Mientras tanto, los problemas seguían. Con el telón de fondo del enfrentamiento entre *Mayores* y *Menores*, la Ciudad se dividía en dos

auténticos bandos políticos, incluso con claras conexiones con una de las cuestiones más sonadas de la época: los partidarios de agregar el territorio castreño a la provincia de Vizcaya y los que optaban por seguir dentro de la todavía joven provincia de Santander, lo que entonces de forma muy genérica se llamaba la Montaña.

A lo largo del año 1925 se levantó una viva polémica entre dos de los personajes con más peso político del Municipio. Uno, Enrique Ocharan, inspirador de la corriente de opinión favorable al paso a Vizcaya, y Timoteo Ibarra, presidente y “patriarca” del Cabildo de San Andrés. Ocharan, con fuertes conexiones con el mundo de la banca y metido en negocios de intermediación en la compraventa de barcos pesqueros, criticaba en la prensa local, poniendo de relieve la inspiración ideológica del gremio de los *Menores*, los resultados conseguidos hasta entonces:

“(…) aunque los autores del nuevo régimen del Gremio de San Andrés, creen haber resuelto un problema social y se figuren que practican el socialismo que predicó y practicó Cristo Nuestro Señor, nos parece que los resultados no han correspondido a las buenas intenciones que les guiaron.

No es cristianismo, ni es socialismo, establecer de hecho castas dentro de una misma Sociedad. El tripulante de la motora gana tres y el del vapor ocho, siendo todos socios de una misma categoría. ¿Por qué esa diferencia? ¿No sería más justo, dada la corriente en que quieren los directores que vivan los dirigidos,



Varadero de San Guillén hacia el año 1950: dos barcos y dos líneas diferentes.

Una motora recupera la antigua forma cantábrica de la popa.

A su lado, el casco de "cola de pato" de una lancha de vapor

que se hiciera un fondo común y se distribuyera entre los agremiados, si no con una perfecta igualdad, al menos con mayor equidad que la que rige actualmente?

Este punto es esencial, y aunque no justifique indisciplinas, puede explicar el disgusto latente...”⁵³

En el mismo periódico, poco más de un mes más tarde, Timoteo Ibarra contestó enérgicamente. Primero dejaba caer que Ocharan se alegraría del fracaso de la cofradía de San Andrés: “(...) que así fuera para solaz y contento de los armadores del muelle de enfrente, a quienes halaga la idea de que muerto el Pósito pudieran los pescadores volver al estado paternal de antes”⁵⁴. Pero inmediatamente volvía a plasmar con claridad los objetivos y logros a corto plazo del Cabildo:

“Así he llegado a conseguir que una Sociedad de desheredados de la fortuna, a los que nadie fiaba una peseta, hay podido invertir en dos años más de 88.000 duros en elementos de trabajo con los que viven independizados de los armadores que, mal aconsejados, los abandonaron a sus propias fuerzas... Yo declaro públicamente los fines y propósitos que persigo, y que son: Dotar al Pósito de los barcos que necesite y en la medida que las posibilidades del mismo lo consientan:

⁵³La Ilustración de Castro, nº. 1352, 25 de enero de 1925.

⁵⁴La Ilustración de Castro, nº. 1355, 15 de febrero de 1925.

Reformar la casa de ventas para hacer la casa del pescador, con una sección de cultura: Construir viviendas decorosas amparado en la ley de casas baratas para que las habiten los pescadores del Noble Cabildo de San Andrés, lo cual es perfectamente factible en plazo no muy largo⁵⁵.

8. AUMENTA LA MECANIZACIÓN DE LA FLOTA CASTREÑA, 1921 - 1930

Después de dos años sin que se registrara la llegada de vapores, justo los más críticos de la separación de las cofradías, a partir de 1923 se volvió a reabrir el goteo de nuevas unidades. En total, hasta el año 1930, se inscribieron otros 29 vapores. Cifra, que sin ser extraordinaria, sí que se constituye en la mayor de toda la historia del vapor en Castro Urdiales. Parece que asistimos, siempre dentro de las no muy amplias posibilidades económicas aquí existentes, a una carrera de las dos cofradías para mecanizar cada vez más sus respectivas flotas. Los armadores particulares adquirieron un total de 16 nuevas lanchas de vapor. Es el momento en que se asientan definitivamente algunas de las familias propietarias más representativas de la flota local: Romaña, Perales, Tueros, Goitia o Ariztimuño.

El Cabildo de San Andrés, por su parte, en régimen de cooperativa, adquirió otras 13 unidades de vapor. Pero, en ese intento por ganar la partida en la modernización de los navíos,

⁵⁵*Ibidem.*

empezó también a comprar desde el mismo año 1923 un buen puñado de traineras equipadas con motores de explosión⁵⁶.

C. 4. ORIGEN DE LOS BARCOS (1921 - 1930)

	<u>ARMADORES</u> (nº. barcos)	<u>PÓSITO DE SAN ANDRÉS</u> (nº. barcos)
Ondarroa	4	11
Bermeo	3	
Castro Urdiales	3	
Zumaya	2	1
Lekeitio	2	
Motriku	2	
Santander		1

Fuente: A.C.M.C.U., Listas terceras de embarcaciones.

Como en la década anterior, la mayor parte de los astilleros de los que salieron los vapores se situaban en la costa vasca; aunque ahora, sobre todo en razón de los pedidos hechos por la cofradía de San Andrés, destacaban sobremanera los 15 barcos llegados desde Ondarroa. Aunque también ahora siguieron llegando de segunda mano, dominaron las unidades de nueva construcción. En estos años, y es otra diferencia respecto a los anteriores, casi no se desgazaron barcos. Creció, por contra, la venta de barcos viejos a puertos asturianos y muy en especial al de San Vicente de la Barquera.

La presencia de más vapores, además, más grandes y potentes (algunos llegan a los 22 HP), y también de los primeros

⁵⁶La Ilustración de Castro, nº. 1278, 19 de agosto de 1923.

motores de gasolina, significó la aparición de más infraestructuras, como depósitos de carbón⁵⁷ y talleres de reparación y mantenimiento de las máquinas⁵⁸. Las dos cofradías crearon escuelas que, además de impartir clases sobre nociones de náutica y sistemas de pesca, sirvieron para acercar más los secretos de las máquinas propulsoras a los jóvenes pescadores.

9. OCASO DEL VAPOR (1931 - 1940) Y ÚLTIMOS COLETAZOS (1941 - 1949)

Los años 30 y 40, como en otros muchos puertos del Cantábrico, se van a caracterizar en Castro Urdiales por un nuevo impulso mecanizador de su flota. Ahora bien, en esta nueva etapa definitivamente el vapor perderá protagonismo y liderazgo. Son las décadas de extensión rápida de los motores de explosión, y en nuestro caso fundamentalmente aplicados a las embarcaciones menores: traineras motoras y botes a motor. Aun así, en número ya muy pequeño, siguieron llegando algunos barcos vapores. Eso sí, de tamaño bastante considerable. En los primeros años de la Segunda República el Cabildo de San Andrés compró de segunda mano dos unidades originarias de astilleros de Zumaya.

Pasada la Guerra civil española, en concreto en el año 1941, Luis Hoz Merino trajo a Castro un viejo barco vapor bermeano, “La Fe”, construido en el año 1928. Dos años

⁵⁷ Ambrosio Fernández solicitó al Ayuntamiento licencia en el año 1923 para montar un depósito de carbón para los vapores en las cercanías de la Dársena, A.M.C.U., L. 51, Actas, sesión del 2 de abril de 1923.

⁵⁸ A.M.C.U., L. Actas, 20 de febrero de 1924 y 27 de octubre de 1924.

después el Pósito adquirió “El Emperador”, un barco santanderino de casi 40 toneladas. En 1944 los armadores Agapito Zorrilla y J. García trajeron desde Zumaya el “San Pelayo” (“San Antolín”).

Prácticamente en el final de la era del vapor de Castro Urdiales, en el año 1946, iba a tener lugar un hecho muy curioso, incluso hasta chocante, en la historia pesquera local. El fabricante de conservas Isaac Varga compró en Santander los dos vapores más grandes inscritos hasta entonces en Castro: dos unidades para practicar la pesca de arrastre en pareja, el “Mari Paz” y el “Mari Lina”, de alrededor de 25 metros de eslora y algo más de 161 toneladas, capaces de alcanzar las 8,5 millas por hora de velocidad. Así, el vapor en Castro prácticamente acabó de la misma forma que se había introducido en los años 70 del siglo anterior por primera vez en el puerto de San Sebastián, dedicado a la pesca de arrastre.

Casi de forma ya testimonial, según reflejan los datos que se han conservado en el archivo de la Capitanía Marítima, el último vapor matriculado en Castro Urdiales fue el “Flaviobriga”: barco traído por el Cabildo desde Santoña en el año 1949; fecha tan tardía que constituye un fenómeno casi anacrónico. Un barco con 15,60 metros de eslora, 4,25 de maga, 2,30 metros de puntal y 37,46 toneladas (estuvo faenando hasta el año 1954).

El vapor puso su punto final en la historia náutica y pesquera de Castro Urdiales entre los años 1954 y 1955. Y lo hizo de una forma épica, si no fuera por las terribles consecuencias humanas que de estos hechos se derivaban. El “San Pelayo” se hundió en el año 1955, y el “Mari Paz”, uno de los

arrastreros del fabricante Varga, naufragó y se hundió el 30 de enero de 1955.

10. ALGO SOBRE PRECIOS

Otra de las consecuencias más evidentes de la llegada del vapor, y que hay que tener muy presente para comprender su trayectoria, fue el crecimiento notable del precio de las embarcaciones. En este sentido no hay más que comparar precios. En la primera década del siglo XX comprar una trainera en Castro, con las lógicas variaciones en función del tamaño y astillero, suponía un desembolso entre las 700 y 800 pesetas. Hacer lo mismo con una lancha mayor para ir a besugos y bonitos requería gastar entre 1200 y 1400 pesetas⁵⁹. El primer vapor llegado desde Vigo en el año 1902 costó 12.000 pesetas. Pero en pocos años, a partir de 1920, comprar un vapor nuevo obligaba a emplear entre 22/23.000 pesetas, y alrededor de 13.000 si era de segunda mano.

Como vemos, las diferencias entre precios de vapores y precios de los barcos tradicionales de remos y velas resultaban casi astronómicas en la época. Tanto es así que fueron muy pocas las familias de pescadores capaces de dar el salto. Hablamos de las más significadas y con los suficientes resortes financieros como para meterse en la era del vapor y mecanización. Jacinto Cortazar, socio en la adquisición del “Alfonso XII” en el año 1913, con anterioridad había comprado dos lanchas mayores, “San Rafael” (1905) y “San Pelayo” (1907). Dionisio Gómez Artaza de forma individual

⁵⁹ A.C.M.C.U., Listas de embarcaciones.



**Vapores y motoras comienzan a convivir
en el interior de la Dársena**

o en sociedad intervino en la adquisición de los vapores “María Antonia” (1909), “Joven Manolo” (1913) y “San Pedro” (1926); pero también era propietario de la lancha besuguera “Rodas”. Pedro Hoz, uno de los socios responsables de la llegada del primer vapor, era dueño de la lancha “Nuestra Señora del Pilar”. Valentín García, dueño del vapor “Bat - Enea” y socio del “Juanito”, poseía, además, la lancha bonitera “Vizcaíno Montañesa” (1907). Vicente Gainza, que trabajaba a principios de siglo con las lanchas “Blanca Costa” y “San Pedro”, participó luego en la adquisición del vapor “Bombita” (1909), e incluso dio el paso en 1921 a la compra de una trainera a motor. Situación parecida fue asimismo la de los hermanos Tueros, propietarios de una lancha de remos y velas. O la familia Perales, que desde el mundo de las traineras acabó dando el paso al vapor, hasta convertirse en uno de los grupos armadores más activos en Castro⁶⁰.

Sin embargo, a pesar de estos casos casi puntuales, el aumento del precio de las embarcaciones y el encarecimiento de su mantenimiento, significaron la aparición de inversores en un principio ajenos al sector directamente naval: conserveros y personas pertenecientes a las clases sociales más pudientes, como profesiones liberales y propietarios de tierras y bienes inmuebles. También hubo casos de capitales aportados por indianos. E, incluso, por personas avecindadas en Vizcaya, como el realmente muy espectacular de José Fernández Alberdi, propietario de, nada más y nada menos, cinco barcos (serie de los “Castro”).

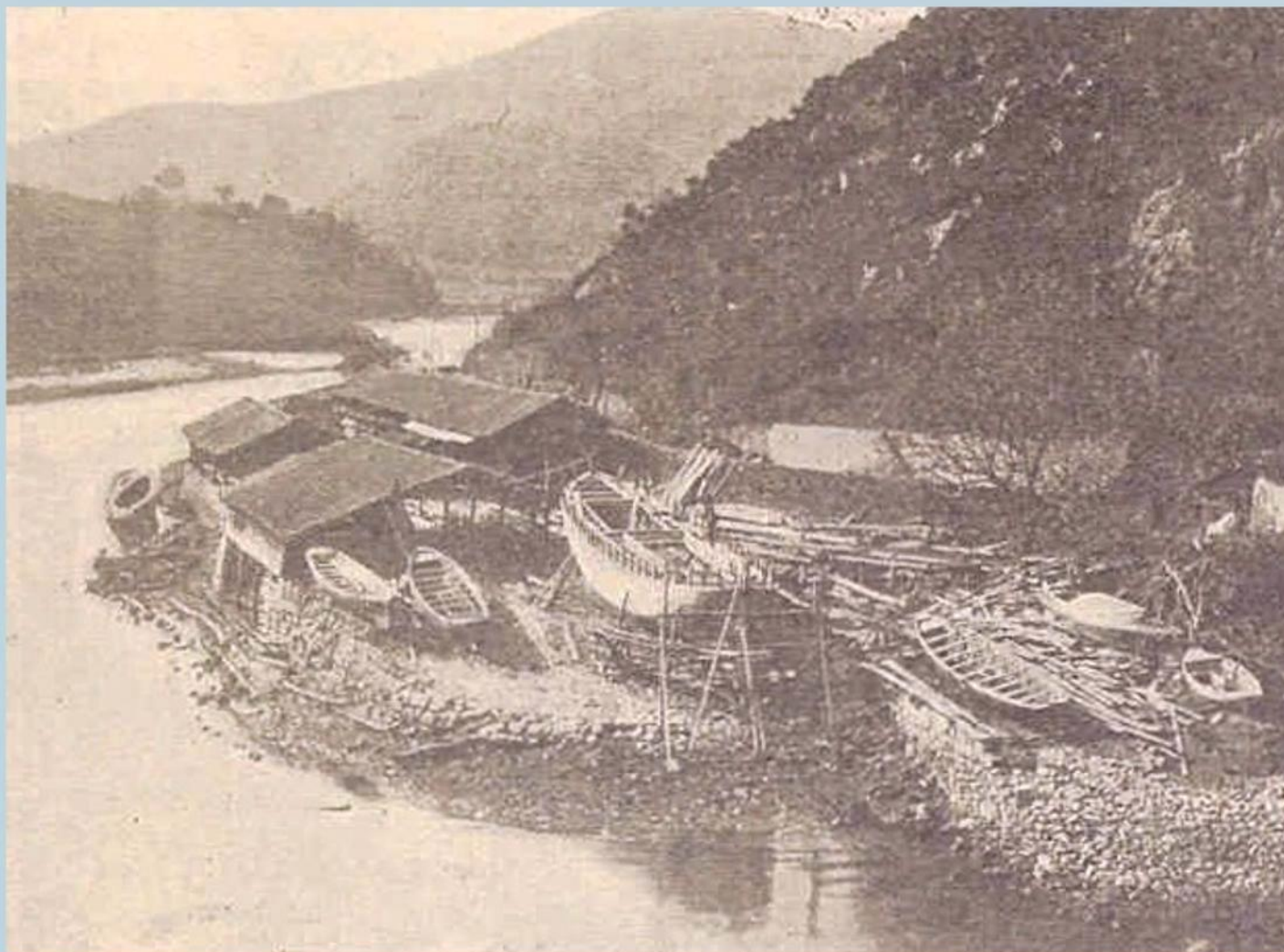
⁶⁰*Ibidem.*

El vapor produjo, no cabe duda, profundas modificaciones también en la forma de adquisición de los barcos. Así se respondía en el año 1913 desde Fuenterrabía, y a buen seguro algo parecido ocurría en Castro, a un interrogatorio sobre la cuestión:

“Los vapores se adquieren generalmente por elementos extraños a la clase pescadora, y se le da una participación al patrón, según los medios de que dispone o quiere emplear en el negocio. Las embarcaciones menores, se adquieren por individuos o por familias. Los pagos, ordinariamente, se hacen al contado, al recibir la embarcación, y en los astilleros de la localidad, en atención a que las calderas se traen de fuera, previo pago, les exigen que abonen para los vapores, una tercera parte al mediar la obra y la otra tercera parte después que se practiquen las pruebas a satisfacción del armador. Para las lanchas se abona la cuarta parte del importe al comenzar la obra y el resto al concluir”⁶¹.

Finalmente, la experiencia iniciada desde el año 1923 por el pósito de San Andrés, lógicamente, supuso un gran cambio y novedad en esta cuestión. Empezó a comprar muchos barcos en régimen de cooperativa, para lo que recurrió

⁶¹M. Z., “La vida del Pescador. II”, *Esukalerriaren Alde*, Revista de Cultura Vasca (1911-1937), La Gran Enciclopedia Vasca, Bilbao, 1974, p. 692.



Lekeitio: Astillero de Achurra

financieramente al préstamo hipotecario con la “Caja Central de Crédito Marítimo”.

11. BALANCE FINAL DEL VAPOR EN CASTRO URDIALES

Los tiempos del vapor en aguas cantábricas ciertamente no duraron mucho; no más de 30 años. Pero supusieron el pistoletazo inicial en la era de la mecanización de las flotas pesqueras artesanales. No obstante, el vapor no acabó, ni mucho menos, con las viejas embarcaciones de vela y remo. Existieron diferencias notables entre puertos. En algunos, caso claro de Santoña y Bermeo desde 1912, enseguida el vapor se tragó a los sistemas de propulsión tradicionales. En otros muchos, lanchas, traineras y máquinas de vapor convivieron en perfecta armonía y a la par. Y en algunos otros, entre ellos habría que meter a Castro Urdiales, el uso de remos y velas siguió siendo superior, hasta que a partir de los años veinte entren en acción los motores de gasolina.

Un total de 71 lanchas de vapor llegaron al puerto de Castro entre los años 1902 y 1949. Pero no dejaron de hacerlo los sistemas antiguos. En el período comprendido entre los años 1900 y 1919 se inscribieron 26 vapores, pero también 24 lanchas mayores. También siguieron llegando traineras: 43 ejemplares entre 1900 y 1910 y 45 entre 1911 y 1920 (la última trainera de Castro se inscribió en el año 1927). Sin olvidarnos, por la especial importancia que tuvieron los *boteros* en la historia pesquera de Castro Urdiales de la primera mitad del siglo XX, de la infinidad de potines, botrinos y botes lanzados a la mar en los años del desarrollo

del vapor. La verdadera motorización del puerto de Castro llegará a partir del año 1918, aunque de la mano de otro tipo de propulsión: en el período 1920 - 1930, el más dinámico, se inscribieron 37 vapores, pero muchos más barcos ya con motores de explosión (29 traineras a motor y 13 botes motores).

Importante es, asimismo, para poder calibrar el proceso de vaporización de la flota castreña recurrir a la historia comparada. Si contrastamos los datos de nuestro puerto con lo que hoy es la Comunidad autónoma de Cantabria, podemos ver que en el período comprendido entre los años 1901 y 1920 a Castro llegaron 41 vapores, a Santander 89 y al muy dinámico puerto pesquero de Santoña otros 89. Al final, más de el doble que a nuestro puerto. Sin embargo, en Laredo solamente se inscribieron 27 lanchas de vapor, tan sólo 4 en Colindres y 2 en San Vicente de la Barquera⁶².

A lo largo del año 1918 estaban faenando en Castro un total de 15 vapores, mientras, en Vizcaya el panorama era el siguiente: 66 vapores en Bermeo, 44 en Ondarroa, 24 en Lequeitio y 8 en Santurce. Está claro que los vapores castreños únicamente superaban en número al puerto de Santurce. Hacia el año 1935 alrededor de 30 eran los vapores que trabajaban en Castro, y en la flota vizcaína: 101 en Bermeo, 48 en Ondarroa, 21 en Lequeitio (localidad que ya se había decantado claramente por la nueva propulsión de gasolina) y 5 en Santurce.

⁶²Escudero (2002), ob. cit., p. 43.

Todas estas cifras, creo yo, ponen de relieve que la mecanización por la vía del vapor no fracasó en Castro Urdiales; pero que tampoco fue, ni mucho menos, un éxito. Estuvo muy por debajo, evidenciando también la pérdida de importancia de su puerto en el conjunto del sector pesquero del Cantábrico oriental, de Bermeo y Santoña, por citar a los más dinámicos. Únicamente se mantuvo por encima del muy próximo y rival de Santurce. Quizá, aunque esta cuestión requiera de más estudios, los niveles de vaporización castreños se parezcan más en términos cuantitativos al caso guipuzcoano, teniendo sólo en cuenta la flota artesanal y no a la poderosa del arrastre⁶³. En este sentido comparemos las cifras anteriores con las del siguiente cuadro.

C. 5. FLOTA DE VAPOR EN GUIPÚZCOA

PUERTOS	AÑO 1918	AÑO 1935
Fuenterrabía	20	17
Pasajes	13	11
San Sebastián	20	25
Orio	16	6
Getaria	13	9
Motriku	9	7

Fuente: López Losa (2000), p. 505, tabla.

⁶³López Losa, E. , El sector pesquero y la industria transformadora de pescado en el País Vasco (1800 - 1936). Una historia económica, Bilbao, 2000, Tesis doctoral inédita, p. 505.

A pesar de su temprana aparición, el desarrollo del vapor en Castro Urdiales se quedó a medio camino de lo que potencialmente parecía que iba a suponer en el arranque. A comienzos del siglo XX se daban aquí todos los ingredientes para que las lanchas de vapor se hubieran difundido mucho más de lo que al final lo hicieron. Un colectivo de pescadores muy importante y con fuerte tradición, un sector conservero desarrollado e impaciente por aumentar el nivel de las capturas con las que poder llenar las fábricas, y, sobre todo, una acusada falta de mano de obra de hombres de mar, por la huida de la gente joven y envejecimiento de la marinería. Todo apuntaba a que el remedio sería la mecanización rápida y extensa de la flota. Pero, como sabemos, no fue así; quedándose sólo a medias y con enorme número de barcos de remos y velas.

Como en otros muchos puertos, en los primeros años hubo desconfianza, reticencias y hasta burlas de los pescadores hacia la nueva forma de propulsión. Contemplaban unos barcos muy distintos en formas y líneas a los suyos de toda la vida. Pero, a partir de la segunda década del siglo pasado, la suspicacia se convirtió en fiera resistencia en Castro Urdiales: los tripulantes, la mayoría de los pescadores, con un altísimo grado de conciencia de clase, amparados por el ideario igualitario heredado del Gremio y por el concepto de justicia social de los sindicatos socialistas, muy bien organizados y con capacidad de resistencia, se opusieron a los cambios en las retribuciones salariales que introducía el vapor. Aquello, al final, resultó ser un gran obstáculo para el progreso rápido de los nuevos barcos.

Solamente desde el año 1921 los marineros castreños bajaron definitivamente la guardia y dejaron que los vapores arribaran sin problemas a su puerto. Ellos mismos, unidos en la cooperativa de la cofradía de San Andrés, apostaron decididamente por la vaporización, comprando una buena partida de barcos. Pero para el vapor, en su conjunto, ya era tarde. En aquellos momentos hacía acto de presencia, y esta vez sí que con un enorme vigor, una nueva revolución técnica: los motores de explosión y gasolina.

El barco de vapor, que valía para todo y en prácticamente cualquier época del año, potencialmente podía haber engullido en pocos años a las traineras y a las vetustas lanchas mayores. Pero, como ya sabemos, no lo hizo. Los barcos de propulsión tradicional siguieron siendo mayoría en Castro Urdiales hasta la década de 1930. Al final, ¿qué supuso el vapor en la historia naval y pesquera de Castro? Creo, después de todo lo visto hasta aquí, que con el vapor se inició la “cuenta atrás” para el fin de las lanchas tradicionales, anunciando bien a las claras las ventajas que iban a llegar con la definitiva motorización y mecanización. Pero, sobre todo, lo más llamativo desde el punto de vista histórico, provocó una profunda y duradera fractura social: la separación de los dos colectivos, *Mayores* y *Menores*, en dos cofradías distintas y enfrentadas. En una ciudad todavía pequeña, aquello trajo enemistades personales, odios, colisiones políticas, que, desgraciadamente, provocarían al final de los años treinta más de un baño de sangre.



Astillero de Mendiguren en Olaveaga

APÉNDICE

VAPORES INSCRITOS EN EL PUERTO DE CASTRO URDIALES

<u>AÑO</u>	<u>BARCO</u>	<u>ARMADOR</u>	<u>PUNTO DE CONSTRUCCIÓN</u>	<u>ESLORA</u> (m.)	<u>MANGA</u> (m.)	<u>PUNTAL</u> (m.)
1898	Purita	Guillermo Pozzi	Málaga	11,65	2,94	1,2
1902	San Andrés n°. 1	C. Merino y P. Hoz	Vigo	12,46	2,71	1,26
1903	Castro Verde					
1906	Bat-Enea	Valentín García	San Juan de Luz	11,8	2,81	1,24
1909	Bombita	Martínez- Bárcen	Ondarroa	12	2,7	1,4
1909	San Pelayo	Dionisio Helguera	Ondarroa	12	2,7	1,4
1909	Buenos Aires	Dionisio Helguera	Ondarroa	12	2,7	1,4
1909	Montevideo	Dionisio Helguera	San Sebastián	11,7	2,86	1,25
1909	España	Dionisio Helguera	San Sebastián	11,7	2,8	1,25
1909	San José	José Acebal	San Sebastián	11,7	2,8	1,25
1909	Santa Ana	C. de la Lama	San Sebastián	11,7	2,8	1,25
1909	María Antonia	D. Gómez Artaz	San Juan de Luz	11,05	2,67	1,32
1911	San Andrés n°. 2	Macía-Goitia	Castro Urdiales	11,35	3,15	1,25
1913	Joven Manolo	Burgaz-Gómez Artaza	Zumaya	12,5	3,05	1,5
1913	Alfonso XIII(C.Castro)	Bárcena-Cortazar	Zumaya	12,5	3,05	1,5
1913	Júpiter	Valentín García	Santoña	14,65	3,2	1,5
1916	Juanito	Zorrilla-García-Azcona	Castro Urdiales	14,35	3,3	1,4
1916	N. Señora de la Paz	C. Martínez Tibet	Ondarroa	17	3,4	2,5
1917	Blanca	Alfredo Salvarrey	Ondarroa	12,6	3	3
1917	Paloma	Andrés Lafuente	Zumaya	12,55	2,89	1,45
1918	Virgen del Rosario	Lázaro-Mendiville-Alonso	Bermeo	13,9	2,95	1,36
1918	María Eugenia (Delfín)	Anastasio Rivero	Sestao	14	2,8	1,2
1918	Echaburu (Castro n°.2)	José Fernández Alberdi	San Juan de Luz	11,77	2,8	1,31
1918	Echaburu Ligarrera (Castro n°.1)	José Fernández Alberdi	Ondarroa	14	2,9	1,33
1919	Apolo	Hermanos Tueros	Zumaya	11,13	2,7	1,3
1919	María	Martín Venzal	Bermeo	14,7	3,36	1,75
1919	Jesús, María y José	Pedro Zaballa	Bermeo	14	2,9	1,39
1920	Patriarca San José	Eustaquio Cuesta	Ondarroa	12,6	3	1,5
1920	Chacharra Mendi	M. Liendo y V. Barquín	Bermeo	14	2,8	1,35
1920	Castro n°. 3	José Fernández Alerdi	Bermeo	13,49	3,4	1,65

1920	Castro n°. 4	José Fernández Alberdi	Bermeo	14,2	2,9	1,4	
1920	Castro n°. 5	José Fernández Alberdi	Bermeo	13,35	2,9	1,39	
1920	Olibet	D. Villanueva y M. Gil	Bermeo	14	2,9	1,39	
1920	Pilili	Miguel Perales	Santoña	11,9	2,35	1,25	
1920	Churruca	Hermanos Tueros	Bermeo	14,4	2,9	1,45	
1923	N. Señora del Pilar	Daniel Auzmendi	Bermeo	15	3,05	1,7	
1923	Perales	Miguel Perales	Ondarroa	14,8	3,1	1,5	
1923	A	Pósito de San Andrés	Ondarroa	15,3	3,1	1,55	
1923	B	Pósito de San Andrés	Ondarroa	13,3	3,1	1,5	
1923	C	Pósito de San Andrés	Ondarroa	13,3	3,1	1,55	
1924	Marichu	Hermanos Pando	Castro Urdiales	13,48	3,23	1,52	
1925	D	Pósito de San Andrés	Ondarroa	15	3,1	1,7	
1925	San Andrés	Miguel Goitia	Ondarroa	15	3,1	1,7	
1925	E	Pósito de San Andrés	Ondarroa	18 HP	15	3,2	1,77
1925	F	Pósito de San Andrés	Ondarroa	18 HP	15	3,2	1,77
1926	San Juan	T. Baranda y M. Cerro	Ondarroa	18 HP	15,6	3,3	1,74
1926	Victoria	Daniel Ariztimuño	Ondarroa	22 HP	14,26	3,42	1,83
1926	San Pedro	D. Gómez Artaza	Bermeo	15 HP	13,5	3,2	1,75
1927	Juanito	A. Zorrilla y J. García	Bermeo	22 HP	14,16	3,55	1,85
1928	Ana María	Pósito de San Andrés	Santander	13,9	3,17	1,68	
1928	G	Pósito de San Andrés	Ondarroa	12,3	3,03	1,4	
1928	Damelin	Daniel Ariztimuño	Zumaya	15 HP	15	3,1	1,58
1928	Aranzazu	María Pérez Piedra	Zumaya	15 HP	12,57	3,18	1,61
1929	H	Pósito de San Andrés	Ondarroa	18 HP	13,13	3,3	1,3
1929	I	Pósito de San Andrés	Zumaya	12,5	3,46	1,75	
1930	G	Pósito de San Andrés	Ondarroa	15 HP	16,5	3,6	1,8
1930	Cesar	A. Zorrilla y J. García	Lequeitio	22 HP	15,7	3,8	1,94
1930	F	Pósito de San Andrés	Ondarroa	14,8	3,25	1,67	
1930	K	Pósito de San Andrés	Ondarroa	18 HP	13,85	3,1	1,55
1930	San Andrés	Salvador Romaña	Castro Urdiales	18 HP	14,25	3,27	1,6
1930	Miguel Perales	Miguel Perales	Lequeitio	22 HP	15,5	3,77	2,05
1930	Júpiter	Hermanos Tueros	Motrico	12,33	3,27	1,77	
1930	Ángel Paulina	Hermanos Tueros	Motrico	13,8	3,4	1,85	
1932	J	Pósito de San Andrés	Zumaya	12,4	3,4	1,78	
1933	L	Pósito de San Andrés	Zumaya	12,5	3,4	1,78	
1941	La Fé	Luis Hoz Merino	Bermeo	13,6	3,25	1,52	
1943	Emperador	Pósito	Santander	16,2	4,35	2,32	
1944	San Pelayo(S. Antolín)	A. Zorrilla y J. García	Zumaya	22 HP	16,56	4,52	2,23
1946	Marí Paz	Isaac Vargas	Santander	25,4	6,26	3,5	
1946	Mari Lina	Isaac Vargas	Santander	25,4	6,26	3,5	
1949	Flaviobriga	Pósito	Santoña	15,6	2,3	2,3	

Fuente: Archivo Capitanía Marítima de Castro Urdiales, Listados de barcos y Anuarios de Pesca y Estadísticas de la Marina Mercante y de la Pesca, Ministerio de Marina.