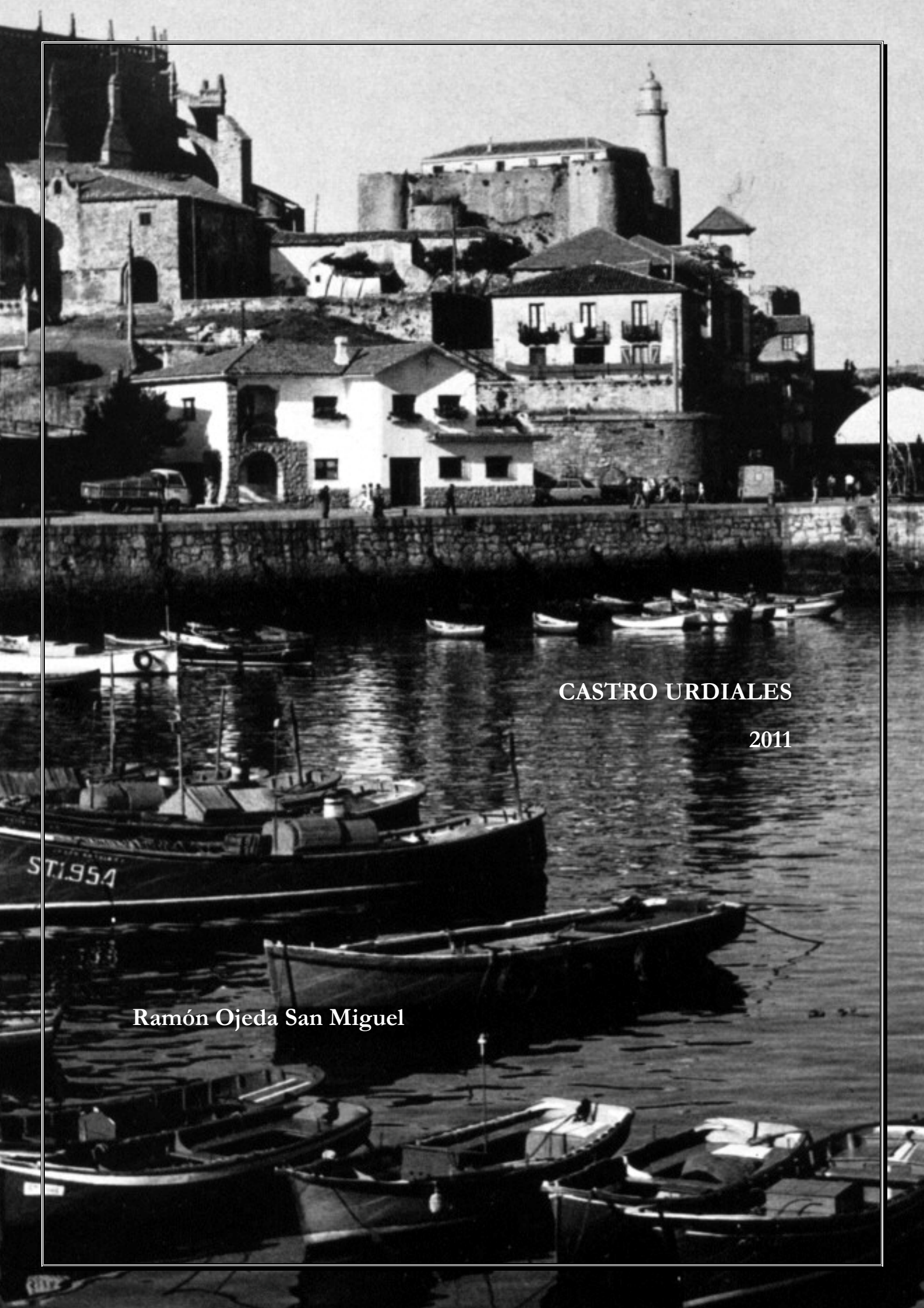
A black and white photograph of a traditional wooden boat on a river. The boat is in the foreground, with several people visible on board. The background shows a town with buildings and trees. The text is overlaid on the image in bright green boxes.

**EL ÚLTIMO INTENTO DE
RESISTENCIA DE LAS LANCHAS
MAYORES: AÑO 1925**

Ramón Ojeda San Miguel



CASTRO URDIALES

2011

Ramón Ojeda San Miguel

No hay más que ojear las numerosas postales fotográficas de muchos puertos del Cantábrico a comienzos del siglo XX, para comprobar que la propulsión mecánica en los barcos de pesca estaba ganando cada vez más terreno, muy especialmente de la mano del vapor. Pero aún, en una imagen parecida a la de un siglo antes, llama la atención comprobar la gran cantidad de embarcaciones tradicionales de vela y remo existentes. Es indudable que si todavía aguantaban los viejos barcos era porque resultaban relativamente baratos. Las depauperadas economías de muchos pescadores no se podían permitir dar todavía el paso a la mecanización.

Allí seguían estando presentes las imponentes y bellas lanchas mayores: las marracanas de los asturianos, txalupas de los vizcaínos, y boniteras y besugueras de los castreños. Lanchas que habían crecido de tamaño e introducido algunas mejoras, pero que seguían siendo muy vulnerables en el peligroso Cantábrico. Decía un articulista de la época: “Conocido es de todos los que han vivido y visitado los puertos guipuzcoanos y vizcaínos, la manera con que los pescadores ejercían allí su industria, en cuanto a la pesca del besugo, sardina y anchoa se refiere. Empleaban para la primera las lanchas llamadas caleras, y las traineras para las otras dos. Ambas clases de embarcaciones resultaban frágiles cáscaras de nuez para luchar con aquel embravecido Cantábrico, y no pasaba año sin que el luto pesase sobre infinidad de familias”¹.

Después de las calamitosas galernas de 1878 y 1912, las lanchas mayores habían aumentado de eslora y manga y, sobre todo, en los puertos vascos se había generalizado la construcción de las salvadoras cubiertas. En la costera del besugo la partida definitivamente estaba ganada por los vaporcitos. Pero en los meses estivales dedicados a la pesca del bonito allí seguían presentes las

¹ Vida Marítima, 30 de noviembre de 1904, Año III, número 105, La pesca en San Sebastián, p. 654

grandes lanchas. Poderosas, pero como indicaba Fernando Carranza desde Lekeitio en el año en el año 1911, con gravísimos problemas de estabilidad, y por ello de seguridad para sus tripulantes: “Como se comprenderá, aunque en el verano los tiempos son mejores en el Cantábrico, no faltan malos tiempos, y aunque alegre y placentera, resulta esta costera (bonito) muy arriesgada por las distancias de tierra a que se realiza, sobre embarcaciones relativamente sencillas, como son las lanchas boniteras, y eso que en estos últimos años han sido dotadas todas de cubierta, lo cual las ha dado mucha mayor resistencia y permite un abrigo a sus dotaciones. Estas embarcaciones están sujetas al pie forzado de poco calado por las condiciones de los puertos y gran ligereza para poder ser arrastradas al remo por siete u ocho hombres, y deslizarse rápidamente a vela durante la pesca, características todas que se oponen a la mayor consolidación. Pero el principal defecto que presentan es su tormentoso aparejo, completamente suelto, sin jarcia alguna, sus arboladuras; la costumbre en ellos es tumbar los palos por medio de malletas sobre el costado de barlovento, es una temeridad, reñida con la lógica y contra todos os principios de estabilidad. No todo ha de ser poesía en esas bandadas de velas blancas que cual otras tales aves marinas, vemos deslizarse en los meses estivales sobre la plateada superficie del Cantábrico”².

Lejos de abogar por su desaparición, el experto Carranza era partidario de introducir algunas mejoras para que siguieran adelante: “Como aparejo, nosotros propondríamos el que usaban las goletas del cabotaje del río de la Plata, que cruzaban el trinquete con una redonda de cortina, embarcaciones aquéllas sumamente ligeras y de poco calado para pasar por los bancos del río. El uso de la orza reversible de hierro galvanizado en el plano longitudinal, que no se ha generalizado, a pesar de tenerlas algunas lanchas, es ventajosísimo y sin fundamento el suponer que debilita la embarcación; a nuestro juicio, y dada la importancia del asunto debiera la provincia crear premios para los modelos o proyectos que presentasen los astilleros de esta clase de embarcaciones”³.

² Vida Marítima, 28 de febrero de 1911, Año X, número 330, La Pesca en Vizcaya, Fernando Carranza, Lekeitio, 3 de febrero de 1911, pp 93-97.

³ *Ibidem*.

Probablemente el último analista contemporáneo de las lanchas mayores fue el ingeniero Jesús de Tellaecha. En el año 1925, en el congreso de la *Asamblea de Pesca Marítima Vasca* celebrado en San Sebastián en el mes de septiembre, presentó una preciosa ponencia sobre los barcos de pesca, en la que comenzaba diciendo: “Es un problema muy complejo de resolver el de cuáles deben ser las “Naves y medios de propulsión más convenientes en la costa vasca”, problema que tiene que una estrecha conexión con los puertos, pues de poco vale el poseer buenas naves si éstas no pueden arribar a sus bases, dado que, la mayoría de los puertos vascos son, faltos de calado en las bajamares y sus barras o entradas quedan, literalmente infranqueables en caso de temporal.

En nuestras costas, se efectúan las faenas de pesca en embarcaciones de índole muy diversos, pudiendo agruparlas en dos categorías: Embarcaciones de altura y Embarcaciones de ensenadas o bahías.

Entre las primeras, hemos de considerar a las que realizan sus operaciones pesqueras en bancos o calas muy separadas de la costa, o recorren mar adentro un millaje que, les representa muchas horas de navegación. Las embarcaciones de esta categoría, al estar tan aisladas de los resguardos naturales y de los puertos, deben reunir buenas condiciones de resistencia y seguridad, y provistas de cubierta y ser estables, para hacer frente a los frecuentes temporales que se desencadenan furiosamente en nuestro mar”⁴.

Justo cuando ya estaban definitivamente a punto de desaparecer, Tellechea analizaba así a las viejas lanchas del Cantábrico: “Boniteras.- Las boniteras

⁴ Tellaecha, J., Naves y medios de propulsión más convenientes en la costa vasca, Ponencia por don Jesús de Tellechea, Ingeniero Industrial, Asamblea de Pesca Marítima Vasca: San Sebastián 1925. Recopilación de trabajos, Eusko Ikaskuntza, San Sebastián, 1928, pp 160-179

poseen la fisonomía que tuvieron antaño, con la diferencia que hoy llevan cubierta y entonces no. También sus dimensiones han aumentado considerablemente. Son embarcaciones veleras por excelencia, pero tienen al presente un destino muy limitado, empleándose solamente en la pesca del bonito y del atún.

El medio de propulsión es exclusivamente el viento y para las salidas y entradas en los puertos, emplean el concurso de seis u ocho remos.

Las velas son de una gran extensión superficial y con su centro vélico bastante elevado, engendrando un momento transversal tan acentuado, que fácilmente hace perder el equilibrio a la embarcación.

Para atenuar este inconveniente, colocan por el costado de barlovento y sobre unos soportes de hierro, las vergas y remos como contrapeso equilibra al momento de escora provocado por el viento.

El palo mayor es móvil y de muy difícil y arriesgada maniobra, causa frecuente de graves lesiones entre el personal que lo efectúa.

Son siempre sus cascos de madera, cuyas dimensiones alcanzan:

Eslora entre perpendiculares... 15,00 a 16,90 metros

Manga en el fuerte 4,00 a 4,65 --

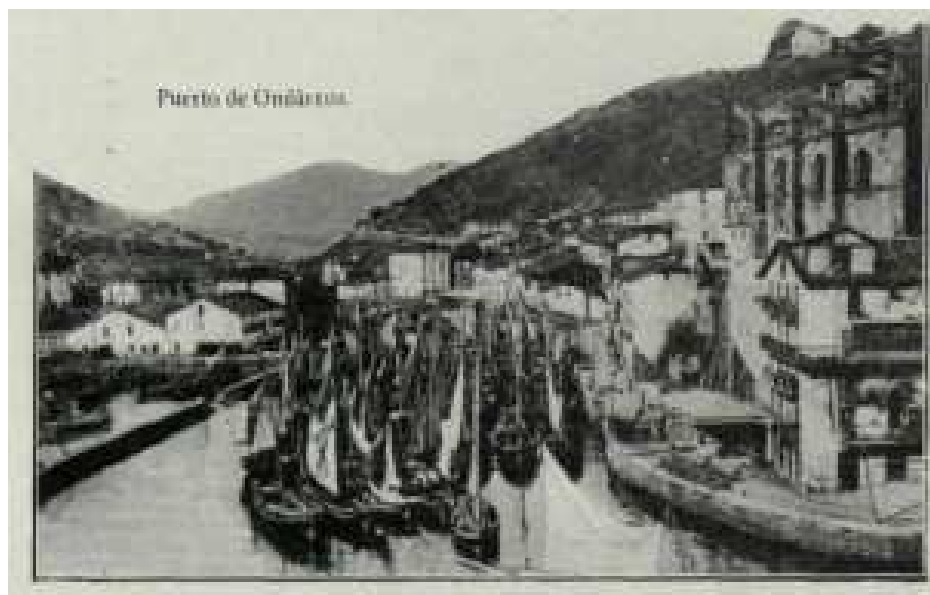
Puntal al centro 1,40 a 1,54 --

Calado en popa 0,90 --

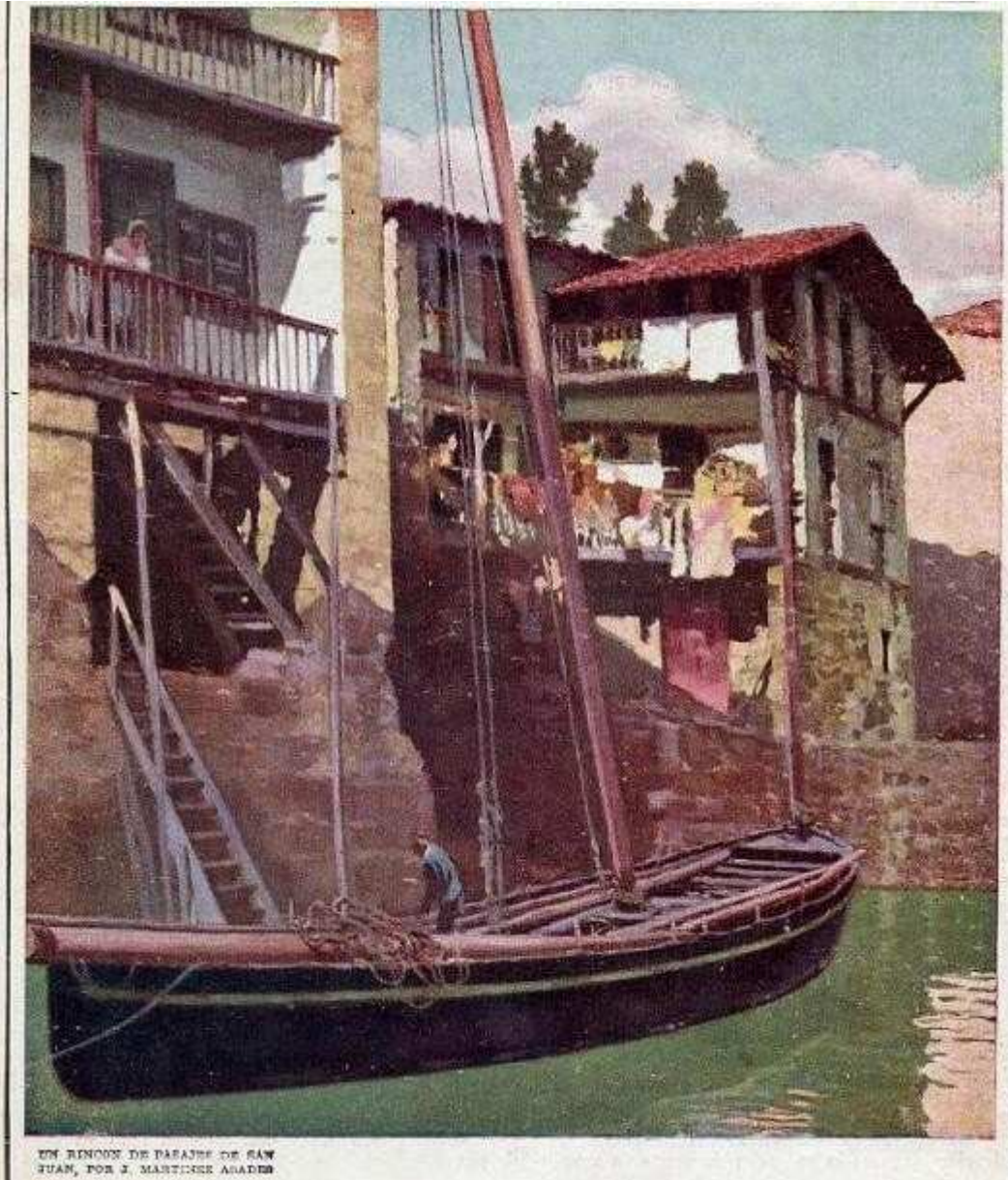
Estas embarcaciones, por tener poco plano de deriva, necesitan usar la orza para poder navegar a bolina.

Tanto la orza como el timón, son de madera, de poca anchura y mucha profundidad, los cuales son de quita y pon para facilitar la entrada en los puertos.

Las boniteras tienen poco rendimiento de pesca, pues para su eficacia, es menester de viento fresco, el cual no es muy frecuente en la época de verano cuando se dedican a la costera del bonito”⁵.



⁵ Ibidem.



Txalupa vasca en el puerto de Pasajes.



Lanchas mayores en la vieja Dársena de Castro Urdiales.



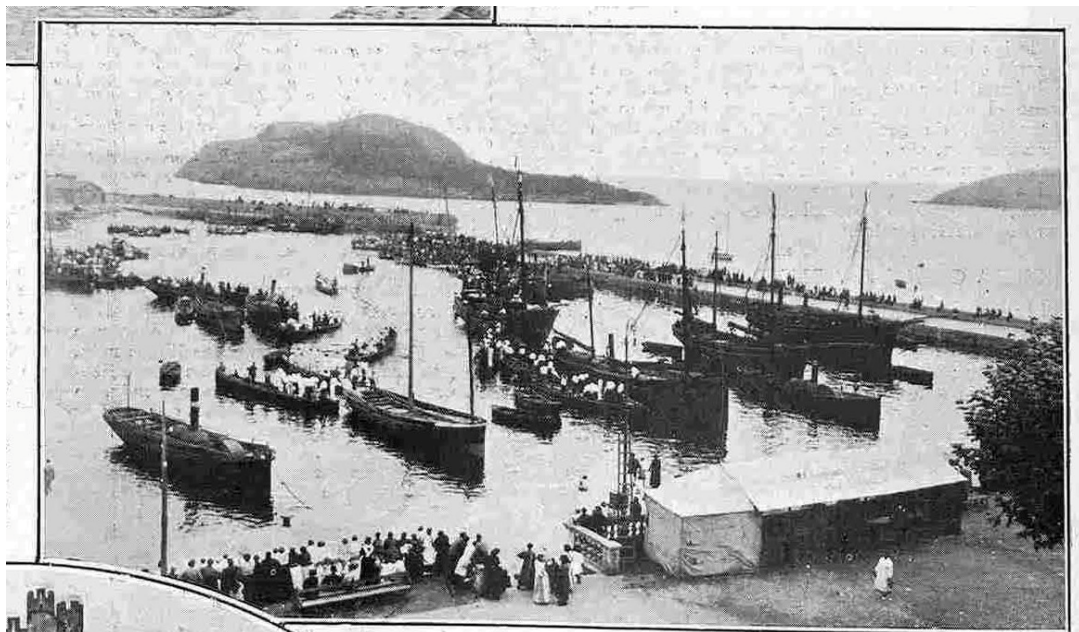
Traineras, vapor y lanchas mayores, Castro Urdiales.



Lancha mayor en carena, Castro Urdiales.



Marracana en Castropol.



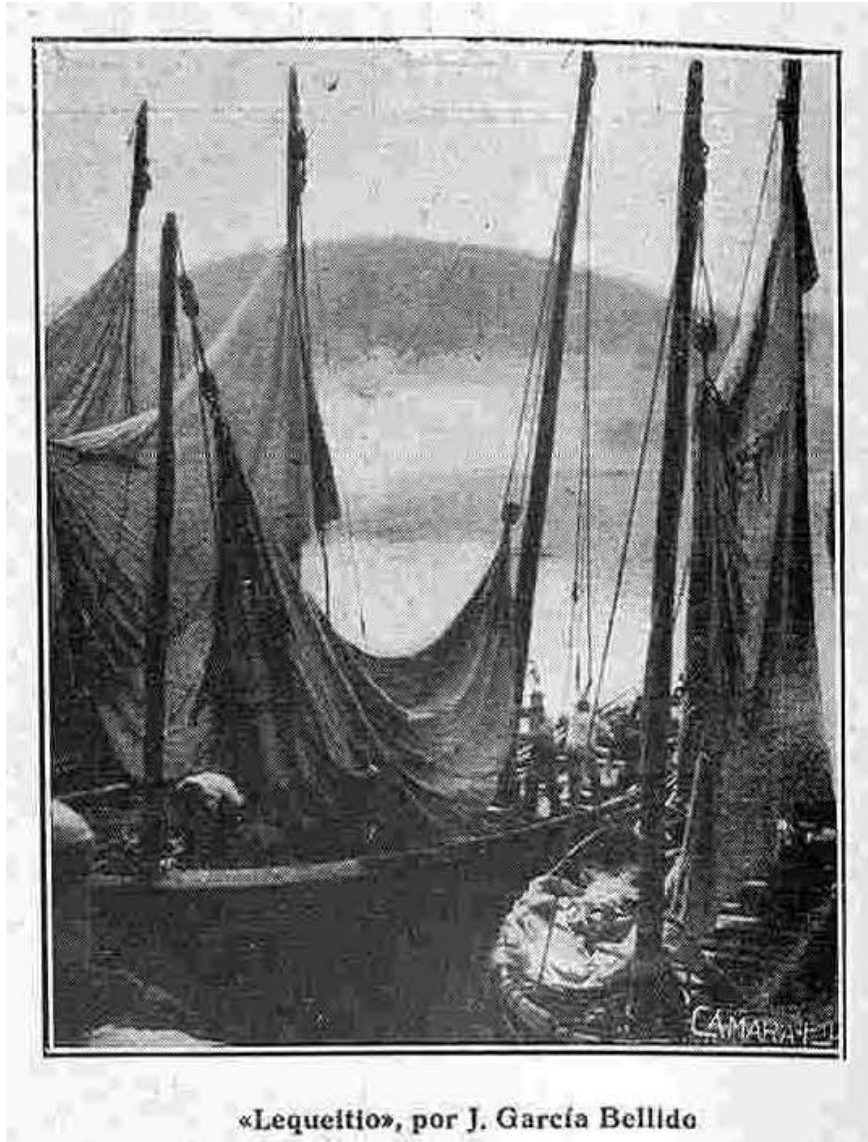
Goletas, pataches, vapores y lancha vizcaína, Lekeitio.

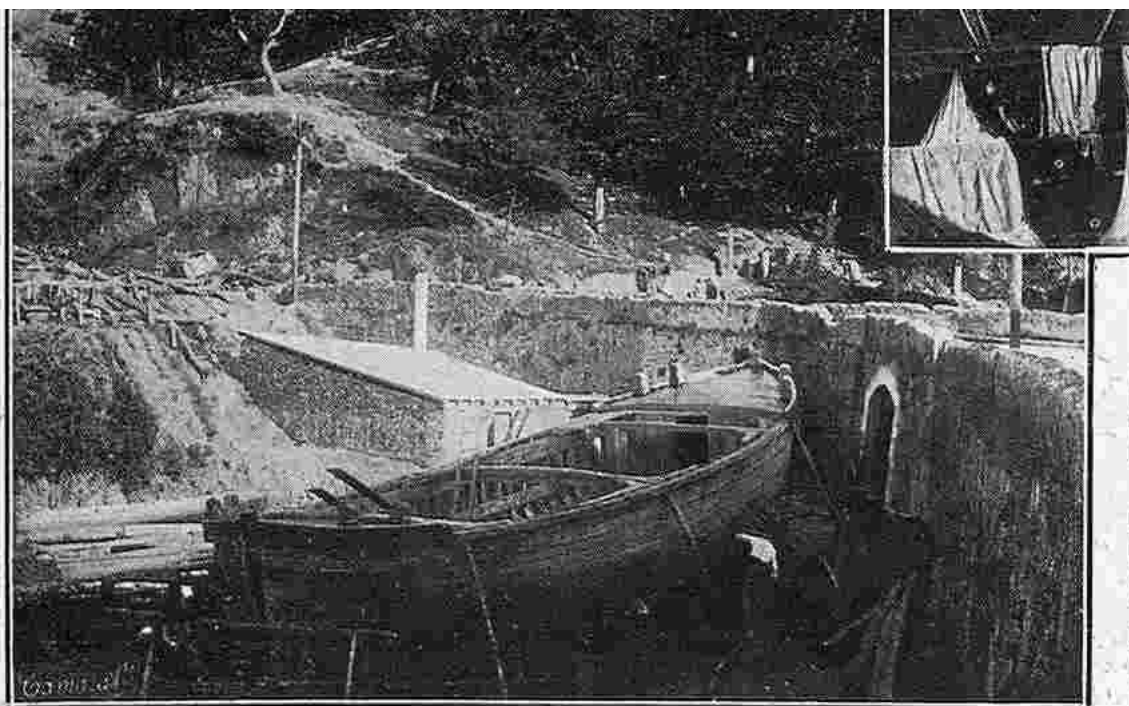


Junto a otros barcos y traineras, lanchas mayores en el puerto de Santander.



En primer término, proa de lancha mayor, Santander.

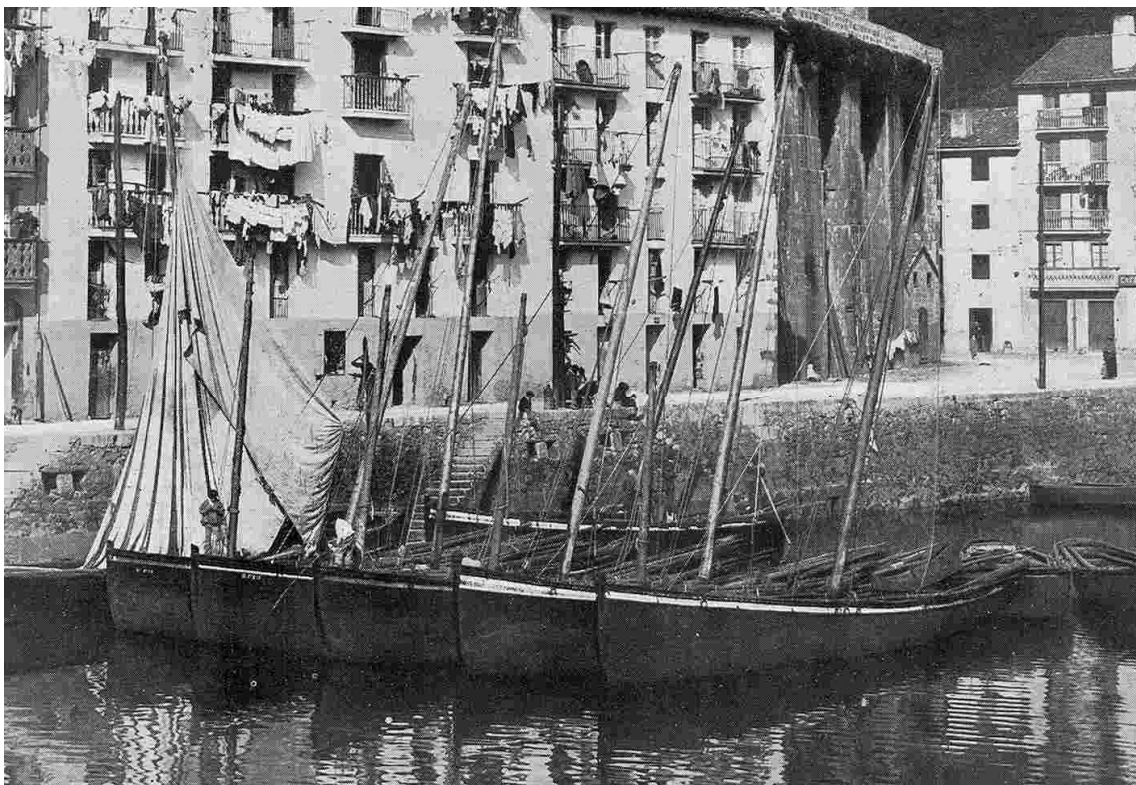




Un astillero de Ondárroa

FOTS. BORRELL

Lancha mayor en el astillero, Ondarroa.



Grandes txalupas en el puerto de Ondarroa.



Lanchas mayores en el puerto de Candás.



MUELLE DE PESCADORES (SAN SEBASTIÁN)

Txalupas vascas saliendo del viejo puerto de San Sebastián.



**Dos lanchas mayores, junto a un vapor, en el puerto asturiano de Llanes.
Seguramente se trata de embarcaciones vascas, puesto que están vivaqueando con
las velas.**



Marracanas en el puerto, Llanes.



Flotilla de txalupas vascas en el puerto de Candás. Costera del bonito.





Parte de la flota pesquera de Santander.



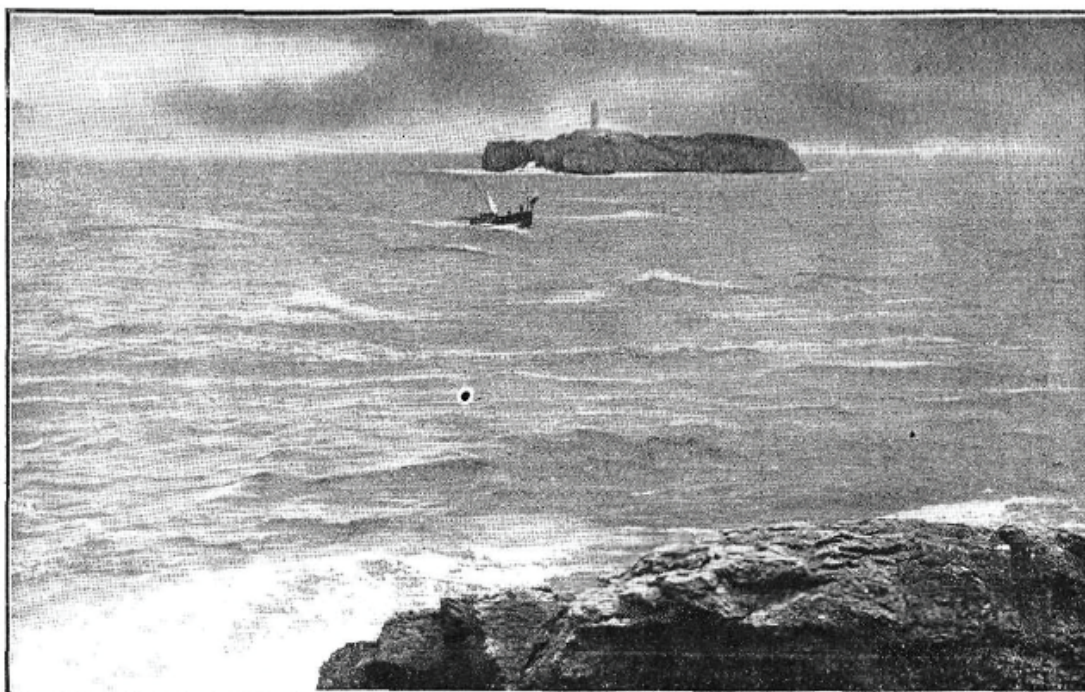
Detrás de dos traineras a motor, una gran txalupa vasca. Puerto de Bermeo



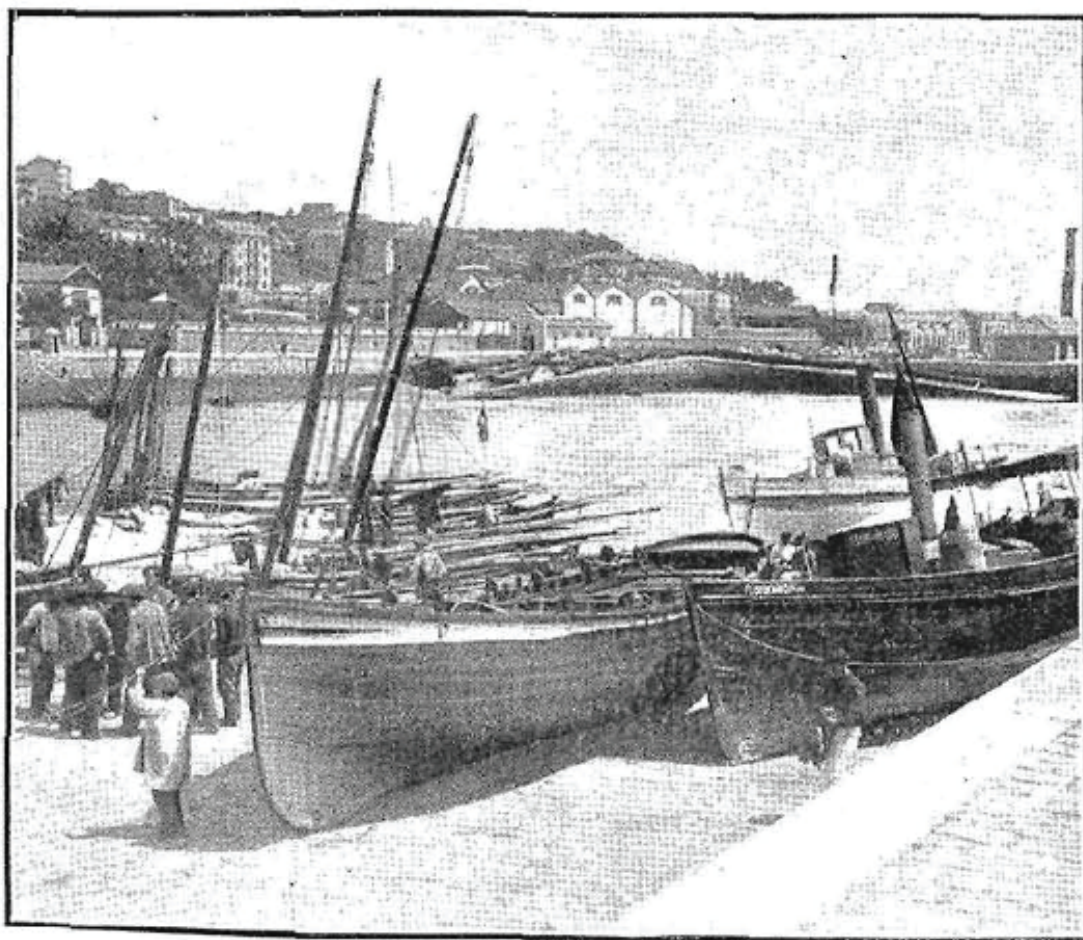
Pescadores vascos comiendo a bordo de una txalupa bonitera.



Astillero vasco con lanchas mayores en construcción.



La lancha pesquera «San Ignacio», de la matrícula de Santander, ganando el puerto después de la galerna

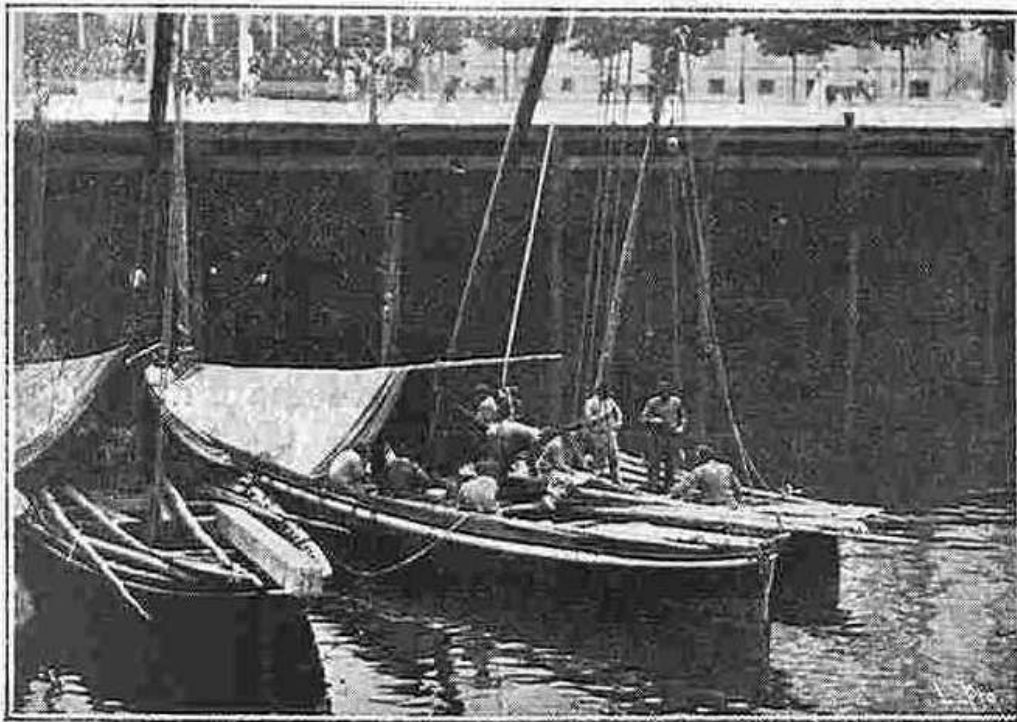


Lanchas mayores de Santander.

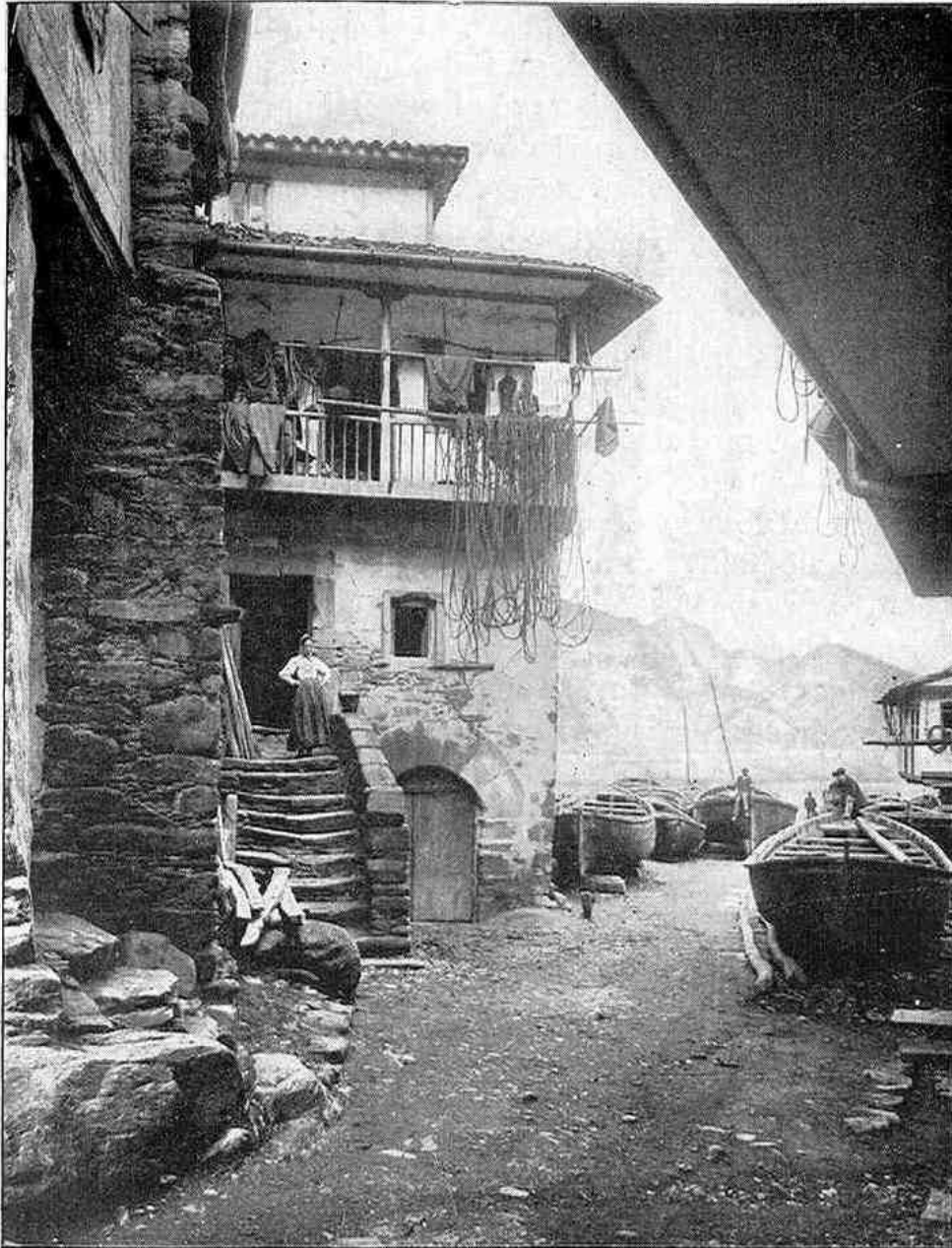


BARCAS EN MALIAÑO.

A. Cánovas.



EN EL PUERTO DE SANTANDER.
NEGATIVO.—A. Cánovas.



UN RINCÓN DE CUDILLERO (OVIEDO).

Del último certamen de la Sociedad Fotográfica. — Fuera de Concurso.



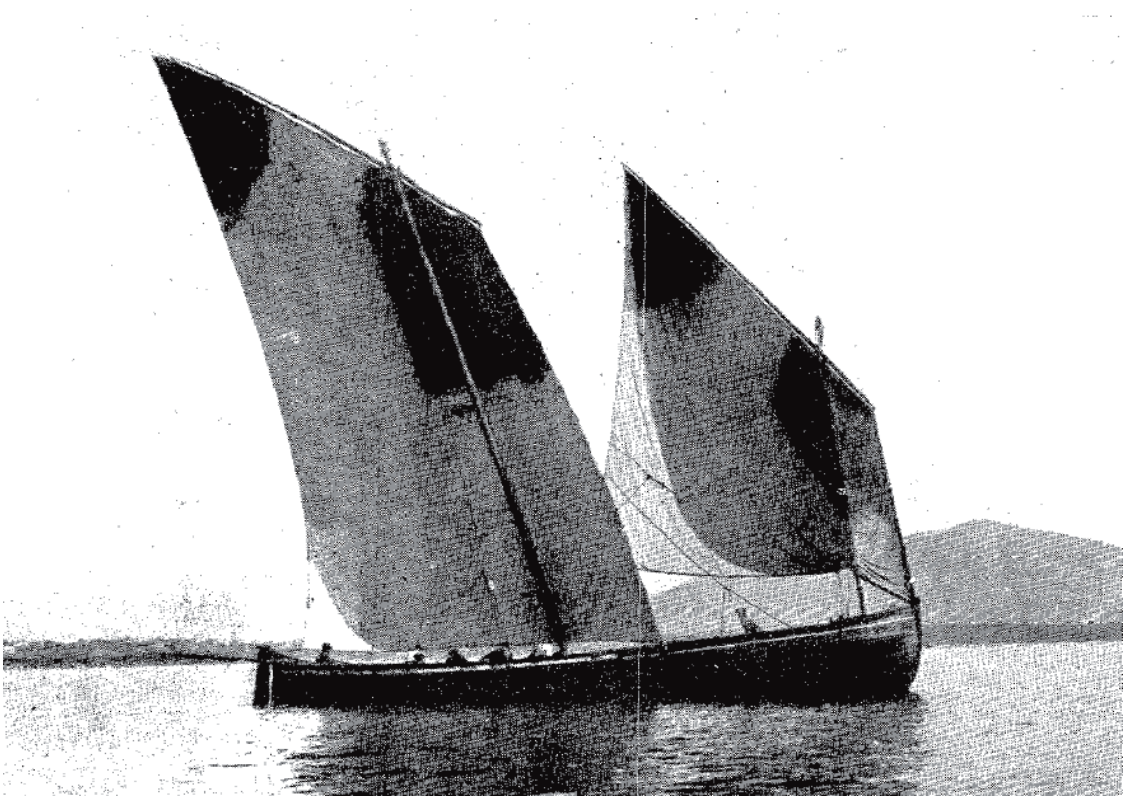
Puerto de Santander.



Lanchas vizcaínas refugiadas en el puerto de Candas. Costera del bonito.



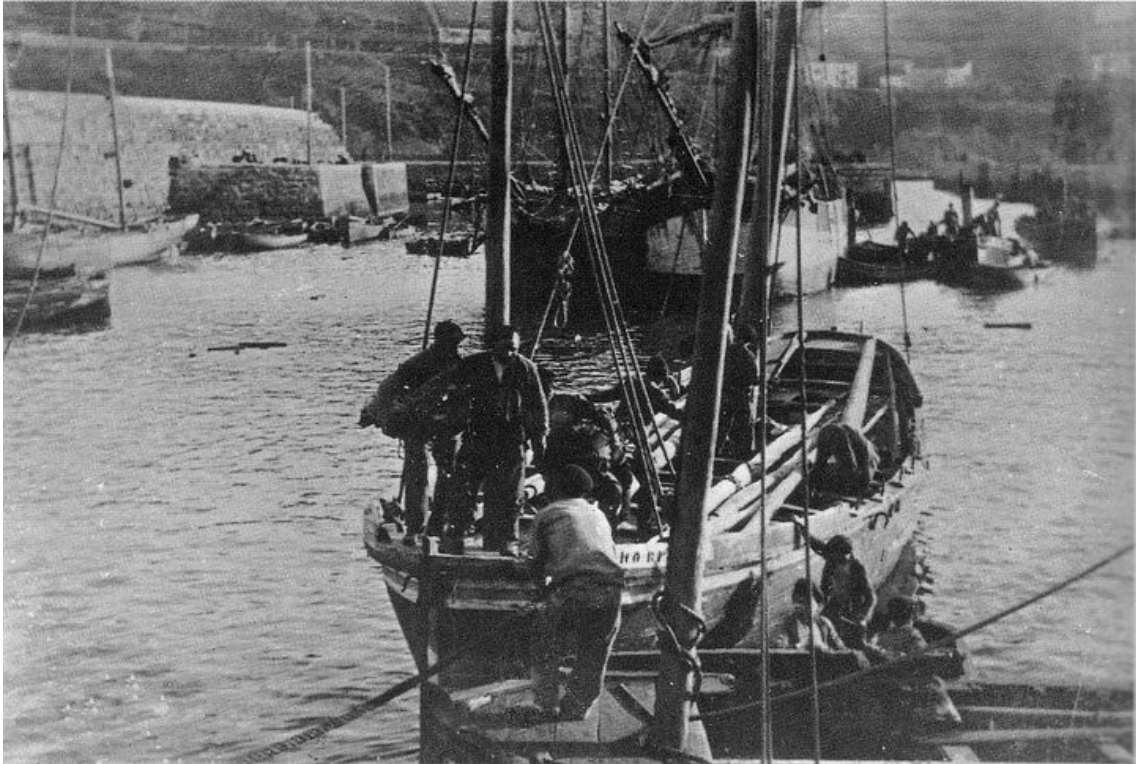
«Salida de las lanchas en Ondárroa»



Enorme Tchalupa bonitera de Bermeo, desaparecida en la galerna de 1912.



Lancha mayor bermeana 1890.



Preciosos detalles de dos txalupas en el puerto de Bermeo, año 1907.

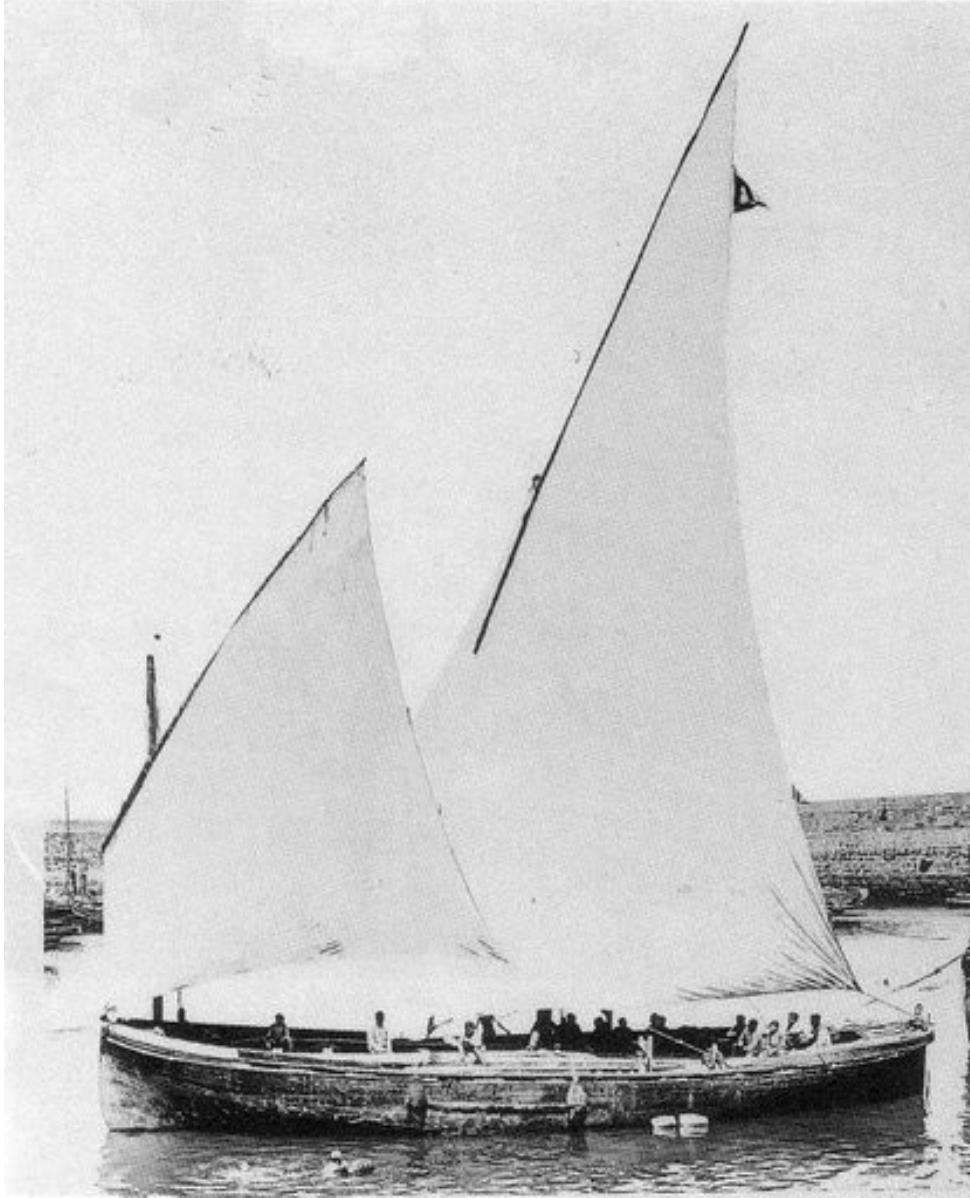


Arantza-ixontziñuarēñ begira. — Ondarrea'n

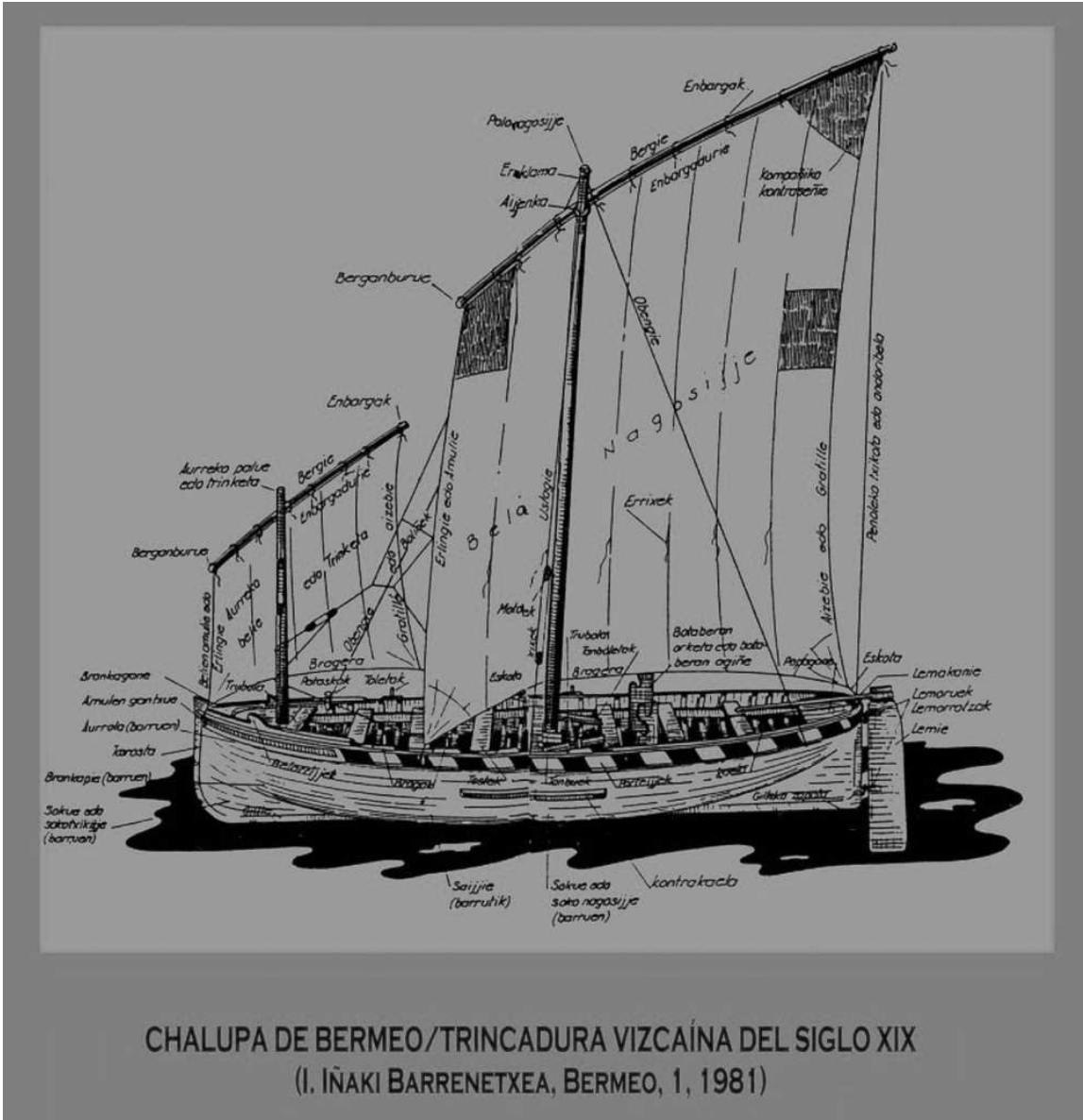
(M. C. 'tai A.)



Tlalupa bermeana, entre traineras y un vapor, año 1910.



Año 1917: gigantesca txalupa de Bermeo, “San Francisco”.





Txalupa “Brokoa”. Réplica construida por la asociación Itsas Begia.



Lancha “Brokoa” en el puerto de Castro Urdiales.



Lancha mayor “Cantu Santa Ana” de Castro Urdiales.



Réplica de lancha mayor de la Asociación de Amigos de la Historia y de la Mar de Castro Urdiales.



Nicolás Aspirez, reconstructor de la lancha “Cantu Santa Ana” colocando en los herrajes el timón.



“Cantu Santa Ana” en el puerto de Castro Urdiales.

Nuestro analista técnico, Tellaeché, pensaba que todavía, incorporando un buen puñado de adelantos, las lanchas mayores tenían una oportunidad: “*Boniteras*.- Las boniteras introduciendo en ellas algunas modificaciones, podrían constituir unas embarcaciones de gran provecho.

Las presentes, a pesar de su gran manga, no son muy estables con el trapo que necesariamente deben llevar para su arrastre y al faltar el viento y al no poder utilizar éste en las salidas y entradas de puertos, les hace desmerecer y limitar su uso, obligándoles a permanecer amarrados durante la mayor parte del año.

En primer lugar, el palo mayor es exageradamente pesado y su maniobra difícil de efectuar en casos apurados.

No obstante las desventajas apuntadas, aún prevalecen merced a sus pequeños gastos de explotación que tienen apariencias tan seductoras.

Si las boniteras poseyeran un motor auxiliar para los momentos de calma, permitiéndolas efectuar recorridos eficaces en la pesca del bonito, mejorando o reformando su palo mayor y colocándoles unas orzas móviles de estabilización y lastre, en su calidad de embarcaciones mixtas, marcarían un relevante progreso, constituyendo un nuevo tipo a quien sin duda se les está reservado un risueño porvenir”⁶.

“Para los primeros, el casco de las boniteras con las dimensiones que al presente tienen e introduciendo las siguientes reformas, llenarían las exigencias.

⁶ *Ibíd.*

La orza de madera debe ser sustituida por una de hierro, formada de una plancha de 12 milímetros de espesor, una anchura de 1,20 metros y una longitud bajo el agua de 1,700 metros de profundidad.

La parte inferior de esta orza, estará rematada con un huso de plomo de una longitud de 1,500 metros y un diámetro máximo de 0,300 metros, sólido que será estudiado para que ofrezca la mínima resistencia a la penetración.

Esta orza se instalará al centro de la quilla y se maniobrá por el interior del casco mediante piñón y cremallera, estando dispuesta en condiciones de poder alojar al contrapeso de plomo en una cajera que el casco llevará a tal efecto, cuando no hay necesidad de usarlo.

Con esta disposición se consigue aumentar considerablemente las condiciones de estabilidad de la embarcación y evitar en medida considerable los balances.

El timón actual debe ser reemplazado por otro de hierro, cuya pala por no ser profunda deberá ser muy ancha.

Otro de los elementos que está pidiendo reforma, es el palo mayor. Este será reemplazado por un palo macho, de sección tubular e invariablemente fijado al casco, tubo que será de acero estirado, de un diámetro de 200 milímetros y un espesor de 5 milímetros, el cual representa, una resistencia muy superior a la de los mástiles de madera.

Dentro de este palo deslizará otro también de acero, con movimiento telescópico, el cual se maniobrá por medio de poleas interiores a los tubos.

Los cascos estos deberán llevar como motor auxiliar un Diesel de 30 caballos efectivos, el que le podría imprimir una velocidad de 7,5 millas por hora.

El costo horario de consumo sería para esta marcha de 1,25 pesetas cuando navega solamente a motor.

La hélice será del tipo reversible y acondicionada para la navegación a vela”⁷.

Se sumaba así, el ingeniero vasco a la opinión, entonces bastante de moda, de que los viejos barcos veleros de pesca podían seguir jugando un papel importante, pero haciendo concesiones a la propulsión mecánica: “La cuestión del buque mixto está íntimamente unida al porvenir de la industria de la pesca, y es el lazo de unión entre el barco de vapor exclusivamente reservado al capitalista y el barco de vela propiedad del pequeño armador o del patrón, por cuya razón está llamado a gran predicamento.

Su desenvolvimiento entraña modificaciones considerables en la manera de construir y una transformación de los usos relativos al personal, lo que desde luego explica que la primera impresión producida en los pescadores por esta nueva clase de embarcaciones haya sido desfavorable; pero después, cuando se empieza a comprender sus grandes ventajas, el barco mixto despierta gran interés y verdadera simpatía, porque pone en manos de los pescadores medios seguros de poder luchar contra las adversidades, practicando su industria con buenos resultados.

Para facilitar éstos, hay que adiestrar a los pescadores en el manejo de este nuevo género de embarcaciones, cuya faena es más fácil, menos ruda y más provechosa en la explotación de la pesca que los antiguos barcos de vela, cuyo manejo exige mucho trabajo y atención constante.

La introducción del motor auxiliar tiene, principalmente, por objeto regularizar la explotación de las embarcaciones de vela, asegurándoles el medio de alcanzar en todos tiempos puerto, además de permitir el ejercicio de

⁷ Ibídem.

la pesca cuando el mar está en calma, y, por consiguiente, el motor viento es nulo.

El nuevo tipo de embarcación mixta de pesca exige para producir un máximo de rendimiento, un casco de formas más finas que el velero y mejor apropiado, variando su capacidad de 16 a 100 toneladas, y no necesitando de maquinista profesional por la sencillez del motor, cuyo manejo está al alcance de cualquier pescador.

El motor más conveniente es el de una potencia de 15 a 25 caballos por término medio; pero es indispensable, para que su adopción resulte beneficiosa, que su entretenimiento no se oneroso, para lo cual, y para evitar consumo inútil de combustible líquido, sólo debe apelarse a las hélices cuando sea estrictamente necesario, es decir, cuando las velas no puedan utilizarse”⁸.

No fue posible al final. Es cierto que aún en la década de 1920 siguieron construyéndose lanchas mayores en los astilleros de Bermeo, Lekeitio y Ondarraoa, algunas cercanas a los 16 y 17 metros de eslora y con más de 20 toneladas. Pero la suerte estaba echada: en los años 30 del siglo XX nuestras bellas lanchas desaparecieron para siempre. En la actualidad, cuando en muchos puertos del Cantábrico felizmente se asiste a un proceso de concienciación para salvaguardar la memoria marinera, algunas asociaciones comienzan a realizar réplicas de nuestras centenarias lanchas. Este es el caso de la txalupa *Brokhoa* recuperada por “Itsas Begia” y de la lancha mayor *Cantu Santa Ana* por la Asociación de “Amigos de la Historia y de la Mar de Castro Urdiales”.

⁸ Vida Marítima, 10 de mayo de 1908, Año VII, número 229, p. 200.

Ramón Ojeda San Miguel

2011

