

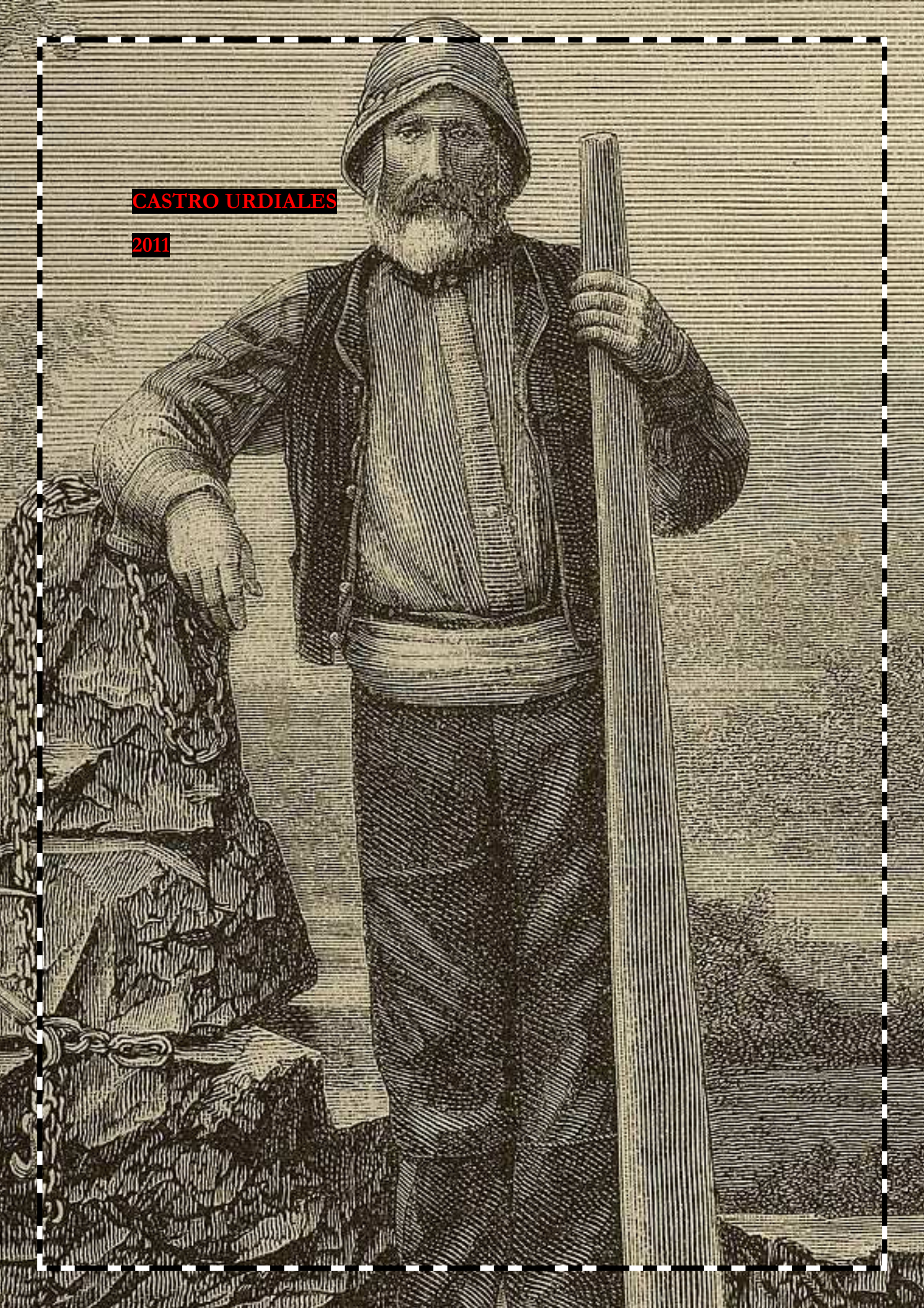
LAS TRINCADURAS

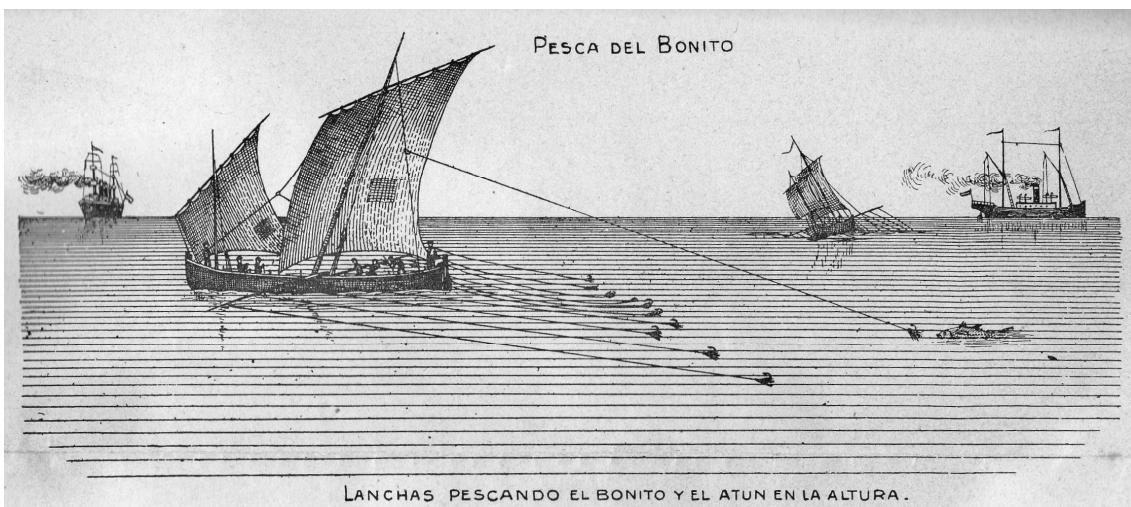
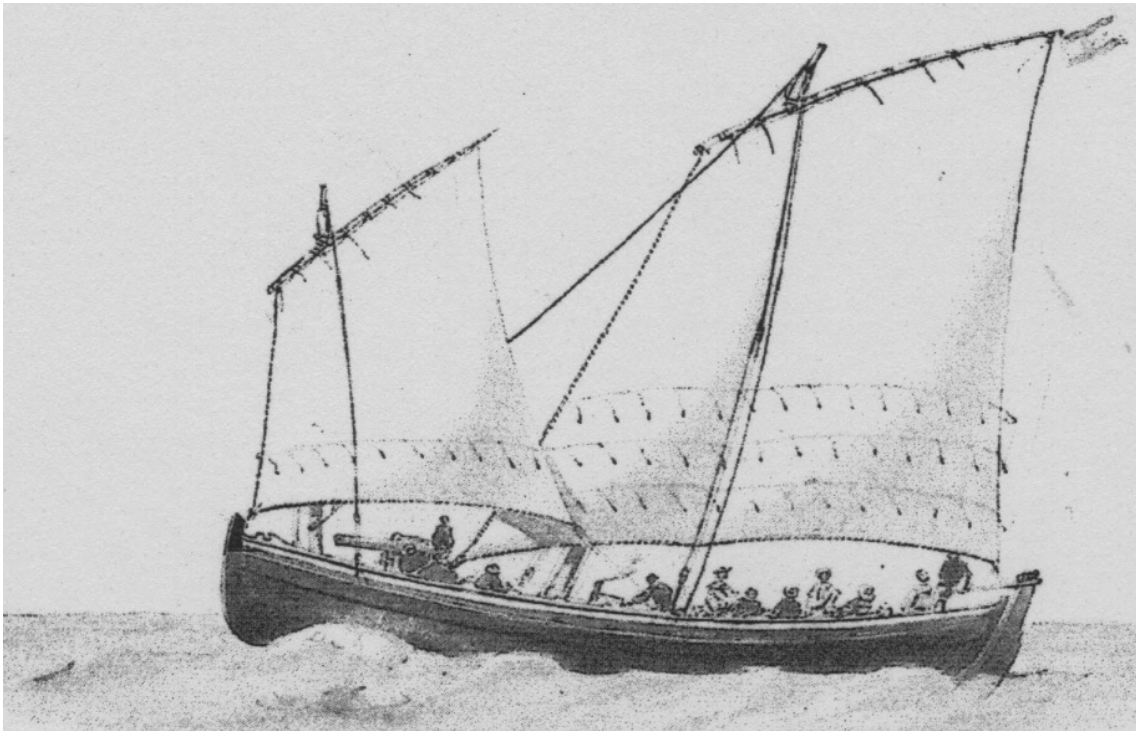
Ramón Ojeda San Miguel



CASTRO URDIALES

2011





José de Lorenzo, Gonzalo de Murga y Martín Ferreiro, empleados de la Dirección de Hidrografía, dentro de su *Diccionario Marítimo Español*, publicado en el año 1864, al referirse a la voz Trincadura, decían : “Nombre que en la costa de Vizcaya se da a una *lancha de atoage*, que sobre ser de igual figura a proa que a popa y de remos pareles como las demás de esta denominación, tiene dos palos con velas al tercio, de las cuales la mayor o principal es de mucha más magnitud que el trinquete. En los temporales abate el palo mayor, sustituyéndoles el de trinquete, en cuyo lugar arbola otro muy chico, con una velita proporcionada que llaman *borriquete*. Estas embarcaciones están tripuladas con gente joven, robusta y muy inteligente; y en los tiempos más duros salen bastante fuera de la boca de los puertos para remolcar y auxiliar a las que se dirigen a ellos

para salvarse en aquellas costas bravas, o para cumplir su destino. Se ocupan generalmente en la pesca y en el cabotaje, y suelen también armarse en los casos necesarios con un cañón de grueso calibre. Además en las costas septentrionales de España hay algunas que hacen el servicio de guarda-costas, para lo cual van armadas con un pedrero y llevan de diez y seis a veinticinco hombres de tripulación.- Fr. *Biscayenne, Trincadoure*.- Ing. *Biscayan-boat*¹.

Prácticamente en los mismos años, Pedro Riudavets y Turdury, mucho más centrado en cuestiones del velamen, precisaba: “El aparejo de trincadura, peculiar de la costa de Vizcaya, es usado solamente por embarcaciones de pesca y algunas costaneras. Sus dos palos tienen mucha caída a popa, y por lo tanto poca sujeción: el mayor suele caer 20°, y algo menos el de trinquete: ambos descansan sobre malletes para abatirlos con facilidad y poder navegar al remo. Las escampavías del resguardo aparejadas de trincadura usan generalmente foque. Los palos llevan un obenque por banda y un estai. Sus velas son de trincado, esto es, más cortas en la caída de popa que en la de proa. Con buen tiempo usan dos mayores poderosas, con rizos y bolinas, pero que reemplazan con otras menores según la fuerza del viento. La mayor se reemplaza con el trinquete, y este con otra vela menor llamada *tallaviento*. Este pasa al palo mayor cuando el viento es muy fresco, y al de trinquete se larga otra vela de fortuna, denominada *borriquete*. Tiene una verga especial para cada vela”².

A las viejas lanchas mayores, o txalupas vascas, herederas de las pinazas del siglo XVI, hemos dedicado varios trabajos: *Barcos tradicionales de pesca encastro Urdiales: lanchas besugueras y boniteras*³, *Apuntes para el estudio de las lanchas mayores*⁴ y *El último intento de resistencia de las lanchas mayores: año 1925*⁵. Mayoritariamente estudios desde una perspectiva pesquera. Para completar un poco más el análisis de estos barcos, auténticos símbolos seculares del golfo de Vizcaya, nos faltaba acercarnos a su vertiente más militar: las trincaduras. Algo que trataremos de hacer recogiendo las múltiples noticias que la naciente prensa del siglo XIX nos proporciona.

A poco que nos acerquemos a los puertos del Cantábrico, es relativamente fácil darse cuenta del protagonismo de las trincaduras, siempre bajo la perspectiva militar y de policía, a lo largo del siglo XIX: “se usó por la Marina de Guerra como escampavía o guardacostas,

¹ De Lorenzo, J., De Murga, G. y Ferreiro, M., Diccionario Marítimo Español, que además de las voces de Navegación y Maniobra en los Buques de vela, contiene las equivalencias en Francés, Inglés e Italiano, y las más usadas en los Buques de vapor, formado con presencia de los mejores datos publicados hasta el día, Madrid, 1864, p. 515.

² Riudavets y Tudury, P., Elementos de Construcción de Velas, por Robert Kipping, vertidos al castellano con adiciones importantes que convierten la obra en un Tratado Completo de Velamen, Madrid, 1860, p. 346.

³ Ojeda San Miguel, R., Barcos tradicionales de pesca encastro Urdiales: lanchas besugueras y boniteras, Castro Urdiales, 2004.

⁴ Ojeda San Miguel, R., Apuntes para el estudio de las lanchas mayores, Castro Urdiales, 2007.

⁵ Ojeda San Miguel, R., El último intento de resistencia de las lanchas mayores: año 1925, Castro Urdiales, 2011.

y actuó no poco en la última guerra carlista ...”⁶ Buena parte de sus características técnicas ya las conocemos: “Era como una lancha de dos palos y de nueve a diez bancos, con remos pareles que llegaba a poder montar un cañón a proa; el palo mayor, con su caída a popa, largaba una vela muchísimo más grande que la del trinquete”⁷, y con malos tiempos “arbolaban palos más pequeños y velas menores que las ordinarias, denominadas *tallaviento*, y aun un foque pequeñísimo, el *borriquete*, para correr”⁸.

Encontrar precisiones técnicas de estos barcos en la prensa resulta ciertamente complicado. El 14 de octubre de 1822, un periodista de San Sebastián, al referirse al peligro de los facciosos, escribía: “Por fin, gracias a la solicitud con que ha tomado a su cargo el Señor Intendente de esta provincia, tenemos ya corriente en este puerto una trincadura con cuatro pedreros y demás pertrechos para 20 hombres de tripulación”⁹. En plena primera guerra carlista, en el año 1834 llegaba esta precisión desde Francia: “El Diario de Comercio de París anuncia que van a armar en Bayona doce trincaduras montadas cada una por una pieza de 18, cuyas fuerzas se pondrán a disposición del gobierno español”¹⁰.

Casi todas las referencias hacen siempre más hincapié en cuestiones puramente militares. En el mes de octubre de 1835, desde Bilbao llegaba esta noticia: “Por disposición del Gobierno y para atender al servicio de esta ría un lugre de guerra el Joven Eduardo, comandante D. José Larrigada, teniente de navío de la Real Armada montado con un cañón giratorio de 24, dos pedreros de 3 y 32 hombres de tripulación; y la trincadura de guerra la Veloz, su comandante D. Policarpo de Ariz, alférez de navío, con un cañón de bronce de a 8 reforzado, dos pedreros de a 3, con 23 hombres de tripulación. Es lástima por cierto que estos buques, particularmente la trincadura, carezcan de una obra muerta de quita y pon, que los resguarde de los fuegos rateros de los facciosos por ambas orillas de la ría”¹¹.

Al año siguiente podemos encontrar otra descripción de una trincadura liberal en Hondarribia: “Los está observando una trincadura española con 18 hombres armados, dos pedreros y cuatro mosquetes, al mando de un excelente práctico del país y de esta costa don José Javier Ugalde, quien debe recorrer todos estos puntos para privar a los rebeldes de los socorros por mar que tanto les ha surtido hasta ahora”¹². En el otoño de 1838

⁶ Guillén, J., *La gran familia de los trincados y otras embarcaciones regionales con influencias normandas*, Madrid, 1969, p. 5.

⁷ *Ibidem*.

⁸ *Ibidem*.

⁹ *El Universal*, sábado 19 de octubre de 1822, número 292.

¹⁰ *La Revista Española*, martes 21 de octubre de 1834, número 367.

¹¹ *Revista de España*, sábado 4 de abril de 1835, número 35.

¹² *La Revista Española*, 31 de enero de 1836, número 337.

entraba en el puerto de Gijón “una trincadura francesa artillada con seis pedreros de bronce, y veinte y cuatro hombres en todo de tripulación”¹³.

En este mismo año de 1838, también los carlistas esquiaron y armaron “tres trincaduras de a seis pedreros cada una, de 36, 46 y 48 pies de quilla, con 18, 20 y 24 remeros... También tienen otra en astillero de 30 remos y 60 pies de quilla...”¹⁴

En general, todo parece indicar cierta tendencia a que las trincaduras fueran algo mayores que las lanchas mayores y txalupas de pesca. Todo en función de poder albergar más artillería y tripulación. La trincadura anticontrabando francesa de Sokoa *Eugenia* estaba tripulada en 1843 “por 20 hombres y armada con 6 pedreros, 18 fusiles, hachas y sables de abordaje”¹⁵.

Al igual que sus hermanas pesqueras, las trincaduras resultaban ser barcos muy apropiados para navegar en las peligrosas costas del Golfo de Vizcaya; aunque también arrastraban grandes problemas de seguridad. Curiosa, muy curiosa, es esta noticia fechada en el mes de junio de 1844 en Orio, que evidencia las ganas de mejorar técnicamente:

“Orio (Guipúzcoa) 27.- Ayer estuvo en ésta D. Pedro Igancio de Apalategui, vecino de San Sebastián, autor del nuevo método de remar con ruedas por bajos de cubierta, y conferenció todo el día con nuestro sobresaliente constructor de buques menores, D. Juan Ignacio de Zaldua.

Cuando aquel señor marchó para su casa, Zaldua se agregó a nosotros y nos enseñó los planos interiores y exteriores que aquel le había dejado para la construcción de una nueva lancha que han ajustado. Designa 60 pies de largo, 13 de ancho y seis de alto dentro de cubierta, con dos órdenes de ruedas muescadas, de cuyo diferente método al armado en la primera que construyó el año pasado, Zaldua asegura han hecho repetidas pruebas en la ría frente a su casa, y que han producido superiores efectos que la primera.

Dicho Sr. Zaldua se ha explicado muy halagüeño sobre el particular, y asegura saldrá una embarcación muy superior, tanto para solo a vela, como a pala remo sola, y vela y pala, y que tan luego que se acaben buque y máquina, y se coordinen, el Sr. Apalategui piensa pasar en persona a la Coruña, para establecerlo en la traslación de pasajeros y equipajes de dicha ciudad a la del Ferrol.

Yo he navegado muchas veces en la primera que construyó y armó aquí dicho señor el año pasado, y si como asegura Zaldua, mejora un tanto con esta a aquella, el Sr. Apalategui habrá conseguido al fin un triunfo importantísimo para la humanidad, en la navegación litoral.

¹³ Eco del Comercio, jueves 18 de octubre de 1838, número 1631.

¹⁴ Eco del Comercio, domingo 18 de noviembre de 1838, número 1662.

¹⁵ El Heraldo, 5 de enero de 1843, número 177.

Nos ha añadido el constructor que a esta seguirán otras, pues que solo para la Coruña y ría de Betanzos se necesitarán tres o cuatro, y que para guarda-costas, que siempre llevan 16 a 18 remadores, superará este método en un todo al actual de trincaduras, tanto para su seguridad en caso de temporal, por razón de llevar cubierta, como por su andar a vela y pala y capacidad, tanto para acomodarle artillería gruesa, con 20 a 30 infantes escopeteros”¹⁶.

Los patrones de las trincaduras cuidaron siempre mucho la apariencia de sus barcos y la técnica de la remada. En sus tostas solían estar muchos de los mejores remeros del País. Valga como prueba el paseo que se dio la trincadura de Hondarribia en el mes de agosto de 1870:

“Pobladísima de embarcaciones menores la ría, que desde la más remota antigüedad ha sido el centro de la concurrencia y alegría, no obstante en todo el día de ayer ni una góndola empavesada, ni un bote cualquiera se dedicaba a pasear las esbeltas vascas, que con sus mágicos cantares acostumbraban hacer las delicias de la función fluvial; pero sobre las cinco de la tarde el río atrajo la concurrencia, y en un instante la orilla española, el puente y edificios colindantes estuvieron como por encanto cubiertos por la multitud. Era que aparecía una elegante trincadura guarda-costas de Fuenterrabía que con particular gusto ha hecho pintar y aparejar el nuevo jefe de ellas, y que impulsada por treinta bravos remeros hendía las aguas con la velocidad del viento y maniobras con singular presteza alrededor de la histórica isla de los Faisanes, situada a pocos metros de este puente, participando de la admiración común las damas, cónsul y varias otras autoridades españoles que conducía. De ahí por qué la canoa, tan perfectamente gobernada por su popular jefe, despertó la envidia de cuantos la contemplaban, siendo objeto de toda clase de alabanzas, cob cuyo motivo la entusiasmada juventud les obligó a aceptar un improvisado pero abundante refresco”¹⁷.

Imagen parecida disfrutaron los santanderinos dos años después:

“El domingo por la tarde se verificó en la bahía de Santander el paseo de lanchas y botes. El rey ocupó un preciosa falúa del Club de regatas. Los cinco buques de guerra surtos en la ría estaban empavesados y las tripulaciones colocadas en las vergas vitorearon al rey. El acto estuvo vistosísimo, y algunos botes admiraban al público por la rapidez con que bogaban, distinguiéndose la trincadura de los carabineros”¹⁸.

¹⁶ El Heraldo, sábado 1 de junio de 1844, número 603.

¹⁷ La Iberia, sábado 6 de agosto de 1870, número 4241.

¹⁸ La Época, jueves 1 de agosto de 1872, número 7261.



1. EL RESGUARDO

Una Monarquía con tantos Kilómetros de franja costera como la española tuvo siempre graves problemas a la hora de proteger del contrabando sus actividades económicas. Ahora, ya en el siglo XIX, Godoy hizo firmar en Aranjuez el 12 de abril de 1805 una orden por la que, ante la grave falta de resguardo en toda la costa, los barcos guardacostas pasaban a ser competencia de la Real Hacienda¹⁹. De esta forma se daba marcha atrás a otra orden que había establecido en 1802 la responsabilidad y autoridad de la Marina Real en los guardacostas²⁰.

Las cosas no debían ir bien. El contrabando cada vez era más abundante. Y la política gubernamental más dubitativa. Tanto es así que otra vez en el año 1820 el resguardo se volvió a militarizar: “El resguardo marítimo constará de 50 patrones, 400 marineros”²¹.

Lejos de ser racionalizado el problema, a comienzos de la década de 1830 los continuos cambios en la organización del resguardo continuaban. Incluso el control marítimo había pasado a manos privadas:

“Exposición del Secretario de Estado y del Despacho de Hacienda.

Señora: La administración anterior conociendo lo urgente que era formar una fuerza respetable que contuviese el contrabando, notablemente aumentado por la flaqueza y vicios del resguardo antiguo, creó al efecto en 1829 un cuerpo que denominó de carabineros, organizándole bajo un régimen militar, y encargándole particularmente la guarda de todo lo que era costas y fronteras. Conservó para lo anterior el

¹⁹ Mercurio de España, año 1805, tomo II, pp. 40-42.

²⁰ *Ibidem*, Real Orden de 22 de mayo de 1802.

²¹ El Constitucional, viernes 29 de diciembre de 1820, número 600.

resguardo según su forma antigua, y estableció poco después otro que llamó marítimo, destinado, conforme su nombre indica, para cubrir nuestras orillas por el lado del mar, extendiéndose su vigilancia hasta una zona de 6 millas distante. El armamento, coste y dirección de este último resguardo, se dejó a cargo de un particular.

Empleándose todas estas fuerzas en servicio de la Real Hacienda, y siendo su instituto defender las rentas de toda pérdida o violencia, natural hubiera sido que dependiesen todas ellas de la dirección general de este ramo. Pero no fue así. El resguardo de costas y fronteras quedó bajo la dependencia de una inspección puramente militar; el resguardo marítimo se dio a un empresario; y no se dejó bajo las órdenes positivas e inmediatas de la Dirección sino el resguardo interior y antiguo, compuesto en su mayor número de ancianos y achacosos. La Dirección nada tenía que ver con 110 hombres carabineros, y con 50 buques armados militarmente, porque esa fuerza reconocía otros jefes; y tanto ella como los intendentes, carecían de medios de coacción para dar impulso a las rentas. Por manera que todos mandaban en la Real Hacienda menos sus autoridades. De tan extraña organización nacían frecuentes quejas, competencias y disgustos que entorpecían el servicio o inutilizaban las mejores providencias”²².

Fundamentalmente utilizando trincaduras y tripulaciones del país estaba organizado el Resguardo en el Cantábrico. A una interpelación parlamentaria, contestaba el ministro de Marina en el año 1838:

“Después de agradecer al señor Lujan sus observaciones, dice que el bergantín Guadiana, la goleta Isabel II, siete trincaduras y hasta 22 buques hay en las costas de Cantabria, donde es imposible establecer una armada, como quería el señor Lujan: que es muy difícil evitar el contrabando: que desde que fue nombrado ministro su señoría se convenció de la necesidad de establecer aquellos buques en puntos fijos, y fueron armados en muy poco tiempo; pero que la mayor parte de los marinos españoles están en el apostadero de la Habana, donde hacen un servicio importante; y otros en las costas de España Copn el doble objeto de protegerlas y velar por la seguridad de las islas Baleares, resultando de esto que no pueden ser destinados a las costas de Cantabria, y habiendo sido preciso echar mano de trincaduras que no pueden resistir los temporales ni bravura de aquellos mares, ni hacer el servicio de guerra: que el gobierno ha tomado las disposiciones necesarias para armar los buques que tenemos en el departamento del Ferrol, donde hay tres navíos de guerra que a poca costa están en disposición de salir al mar: que para armar estos buques dijo el almirantazgo que necesitaban seis y medio millones de reales para poner corrientes tres fragatas y tres bergantines, y poner carena al navío N. y que aun cuando el ministro de Hacienda está convencido de la importancia de poner servibles estas embarcaciones, no ha podido hacerlo por la premura de las necesidades de la guerra; pero con solo dos millones de reales se podrán armar tres

²² Eco del Comercio, viernes 5 de diciembre de 1834, número 219.

fragatas con que atender a estas circunstancias; y creé que el ministro de Hacienda los facilitará tan luego como le sea posible.

En cuanto al atraso de las pagas de los marinos de las costas de Cantabria, su señoría no ha podido hacer otra cosa que reclamar sean atendidos como es debido, y creé que se les ha dado dos pagos últimamente”²³.

El problema del resguardo marítimo en aguas norteñas se agudizó mucho más en los años cuarenta. Al finalizar la primera guerra Carlista en el País Vasco definitivamente las aduanas se trasladaron desde el interior a la costa. “Pasaba así aquella tierra a engrosar la unidad del mercado español. Ahora bien, para que todo aquello fuera una realidad era necesario proteger la nueva zona incorporada del contrabando..., en el mismo año 1841 las autoridades de Madrid pidieron a los comandantes de Marina y de las Fuerzas navales un informe sobre la mejor y más efectiva forma de combatir el contrabando entre Santander y el río Bidasoa. Exigían informes sobre estructura y buques a utilizar en la empresa”²⁴.

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

Había que atajar a los contrabandistas con sus mismas armas y con sus mismos barcos. Decía uno los comandantes militares a este respecto: “En una costa escarpada y escabrosa como la de Cantabria, bañada por un mar tormentoso y azotado continuamente de vientos duros y borrascosos, no pueden practicarse grandes alijos como en las mansas playas del Mediterráneo, por consiguiente es claro que el contrabando ha de hacerse en pequeñas embarcaciones sin cubierta para hacer uso de sus remos, que aprovechando las épocas calladas de buen tiempo salgan del vecino reino para alijar en diferentes puntos, o bien para traspasar sus efectos a los barcos pescadores para que éstos los echen a tierra”²⁵.

Hicieron caso desde Madrid, y muy pronto empezó a ser realidad la construcción de una flotilla de trincaduras guardacostas. En el año 1842 “La empresa naval de Pasajes” había elaborado “dos trincaduras y un falúa para el resguardo de Bilbao”²⁶.

²³ Eco del Comercio, martes 28 de noviembre de 1838, número 1672.

²⁴ Ojeda San Miguel, R., Apuntes para el estudio de las lanchas mayores, ob. cit., p. 26.

²⁵ *Ibidem*, p. 28.

²⁶ El Genio de la Libertad, sábado 17 de septiembre de 1842, número 79.

Las cañoneras de pabellón español actuaban con especial cuidado en las cercanías con Francia. Las autoridades galas respondieron a esta proximidad también con lanchas trincaduras en el año 1843:

“Recordarán Vds. que hará cosa de mes y medio una lancha guarda-costa de San Sebastián apresó un buque francés con cargamento de géneros de contrabando, destinado a Oporto, según los papeles de que iba provisto el capitán. Este suceso y otros anteriores, acaecidos en las aguas del Bidasoa, elevados a conocimiento del ministerio francés, han dado lugar a que este haya enviado órdenes para armar dos o más trincaduras que cruzarán en la costa de Cantabria, con encargo de proteger la marina mercante francesa, y de rechazar con la fuerza cualquiera agresión de los buques españoles guarda costas”²⁷.

Componían en aquel año de 1843 la flotilla “el pailebot Dolorcitos, con ocho trincaduras que componen la división del Resguardo marítimo de estas costas”²⁸. Cuatro años más tarde, “los mejores carpinteros de ribera, y muy en especial el vecino de Mutriku Pedro María de Mutiozabal realizaron plantillas y planos para que las autoridades de Marina construyeran trincaduras en la lucha contra el contrabando”²⁹. Cuatro eran las trincaduras y guardacostas del Cantábrico en 1848³⁰. A primera vista parece que las trincaduras, aunque nuevas y más rápidas, disminuidas en número podían indicar una relajación en el control del contrabando. Pero nada más lejos de la realidad: al control costero se incorporaron rapidísimas lanchas traineras alquiladas a patronos de Ondarroa y Lekeitio.

Atentas estaban las trincaduras del simple contrabando, pero también de otros desembarcos mucho más delicados. Por ejemplo, el 15 de julio de 1848 se comentaba desde Castro Urdiales:

“La trincadura *Constanza*, que estaba destinada a cruzar esta agua, recibió algunos días orden de pasar a San Sebastián, a consecuencia sin duda de las noticias que han circulado acerca de un próximo desembarco de fusiles que han dicho debía de efectuar un vapor inglés en algún punto de la costa de Guipúzcoa, y que se supone fuesen para armar la fuerza montemolinista que debía de levantar el malogrado general Alzáa”³¹.

Cuatro años más tarde, en 1852, cuatro seguían siendo las trincaduras guardacostas del Cantábrico³². A seis subió el número de 1853³³. Otra vez bajaron a cuatro las unidades en

²⁷ Diario Constitucional de Palma, viernes 24 de febrero de 1843, número 55.

²⁸ Boletín de noticias del Heraldo correspondiente al número 11 de julio de 1843.

²⁹ Ojeda San Miguel, R., Apuntes..., ob. cit., p. 35.

³⁰ El Heraldo, sábado 20 de abril de 1848, número 1814.

³¹ El Clamor Público, jueves 20 de julio de 1848, número 1241.

³² La Época, viernes 2 de enero de 1852, número 881.

³³ El Áncora, domingo 2 de enero de 1853, número 1370.

1854³⁴. Diez años después únicamente patrullaban tres lanchas cañoneras³⁵. Por último, antes de que comenzara otra vez el conflicto carlista en los años setenta, sabemos que en 1868 seguían combatiendo el contrabando en el golfo de Vizcaya cuatro trincaduras³⁶.

Pasada la guerra había que reajustar los presupuestos y gastos de la Marina. Por eso hubo quien pensó en ahorrar con las trincaduras: “Otra economía de importancia puede hacerse desarmando y enajenando las trincaduras, escampavías y faluchos guarda costas, de los cuales no hay necesidad, toda vez que se ha aumentado este servicio con los cañoneros del Cantábrico. La economía por este concepto es de 2 millones de reales”³⁷. Sin embargo en 1876 en el resguardo marítimo de la costa cantábrica nuestros barcos aún estaban allí: 7 trincaduras junto con los cañoneros Tajo y Arlanza³⁸. Al año siguiente se produjo una reorganización de las fuerzas del Resguardo, pero allí seguían apareciendo las trincaduras. “Para el resguardo de las costas y su peculiar servicio de celar la policía del mar territorial, la sanitaria, de pesca y navegación y persecución del contrabando, se ha dispuesto lo siguiente”:

“Departamento de Ferrol.- Comprende las divisiones de las Vascongadas, al mando del comandante de marina de Bilbao, y las de Santander, Gijón, Coruña y Vigo.

División de las *Vascongadas*: comprende desde Cabo la Higuera a Punta Ontón, con un litoral de 66 millas, dividido en cuatro trozos de 14 millas próximamente, en la forma siguiente: 1º Desde Cabo la Higuera al río Orio, 2º Desde el río Orio a Ondarrua, 3º Desde Ondarrua a Cabo Machiuchaco, 4º Desde Cabo Machichaco a Punta de Ontón.

Fuerzas asignadas a esta división: un cañonero y cuatro trañeras.

Distribución de estas fuerzas: una trañera asignada a la vigilancia de cada trozo, y el cañonero a la del río Bidasoa.

División de Santander: comprende desde Punta de Ontón al islote Castrón de Sanyusti, con un litoral de 66 millas, para cuya vigilancia se destina un cañonero.

División de Asturias: comprende desde el islote Castrón de Sanyusti a Rivadeo, con un litoral de 117 millas, para cuya vigilancia se destina una trincadura.

División de la Coruña: comprende desde Rivadeo a Cabo Finisterre, con un litoral de 143 millas, dividido en dos trozos en la forma siguiente: 1º Desde Rivadeo a Cabo Ortegal, 2º Desde Cabo Ortegal a Cabo Finisterre: para la vigilancia del mar

³⁴ El Áncora, sábado 7 de enero de 1854, número 1484.

³⁵ La Época, 13 de junio de 1864.

³⁶ L. Época, viernes 5 de junio de 1868, número 6284.

³⁷ La Época, martes 30 de mayo de 1876, número 8610.

³⁸ La Iberia, jueves 3 de agosto de 1876, número 6062.

territorial que comprende esta división se asignan dos trincaduras, una para cada trozo.

División de Vigo: comprende desde Cabo Finisterre al río Miño, con un litoral, exterior de las rías, de 70 millas, dividido en tres trozos en la forma siguiente: 1º Desde Cabo Finisterre a Cabo Corrobedo, comprendiendo las rías de Corcubión y Muros, 2º Desde Cabo Corrobedo hasta las islas Cies, comprendiendo las rías de Arosa y Pontevedra, 3º Desde Vigo al río Miño.

Fuerzas asignadas a esta división y su distribución: dos trincaduras para la vigilancia de los trozos 1º y 3º³⁹.

“Armadas por doce meses” cinco traineras trabajaban en Galicia y en el Cantábrico en 1879⁴⁰. Pero ya había llegado el final de nuestros barcos. En 1880 únicamente navegaban en la costa cantábrica dos trincaduras⁴¹. Esta noticia, fechada en el verano de 1881, es muy ilustrativa de lo que estaba pasando: “Se ha dispuesto que las trincaduras que hoy prestan sus servicios en las costas de Galicia, sean reemplazadas por las lanchas de vapor Ruli, Golina y Acebedo”⁴².

En el estadillo de los “Buques destinados al servicio especial de Guarda-Costas” publicado en la Guía oficial de España en 1889, aparecían en nuestra costa dos buques de vapor y cuatro traineras; pero las trincaduras habían desaparecido ya⁴³.

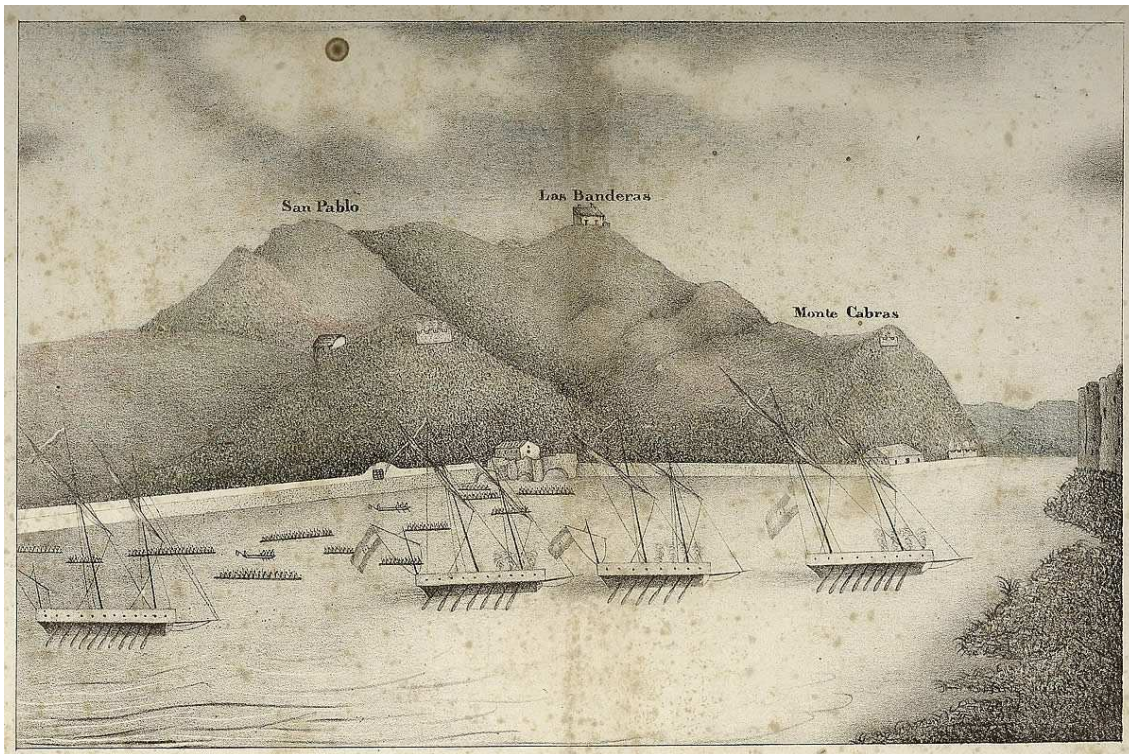
³⁹ La Época, miércoles 7 de febrero de 1877, número 8856.

⁴⁰ El Globo, miércoles 13 de agosto de 1879, número 1397.

⁴¹ La Época, 8 de marzo de 1880, número 9949.

⁴² El Imparcial, jueves 14 de julio de 1881.

⁴³ Guía Oficial de España, 1889, Madrid, 1889.



2. EN LA GUERRA

2. 1. ARMADAS PREFERENTEMENTE AL CORSO A PRINCIPIOS DEL SIGLO XIX

Las primeras noticias encontradas en la Prensa acerca de trincaduras corresponden a los años de la guerra de la Independencia. A través de *“El Procurador de la Nación y del Rey”*, desde Santoña un sacerdote notificaba el 12 de diciembre de 1812 que en Laredo se estaban acabando de armar seis trincaduras⁴⁴.

En el sitio y asedio de Castro Urdiales trincaduras y lanchas de pesca armadas circunstancialmente participaron en operaciones armadas y en el transporte de personas y militares. Algunos refugiados salidos de este puerto, por el inminente ataque de los franceses, informaban el 17 de abril de 1813 desde Oviedo “que la plaza se hallaba cubierta con 1.200 hombres, que en ella tenían también noticias que un convoy de trincaduras procedentes de Bayona estaba en Lequeitio, y que en espera de dichas fuerzas habían salido de Castro otras tres lanchas armadas y una balandra inglesa para oponerse a su paso, cuyos buques se hallaban apostados en Bermeo”⁴⁵.

Trincaduras utilizaron los españoles, pero también, y en mucha mayor proporción, los mandos franceses. Muchas, casi todas, construidas y armadas en los puertos vascos de

⁴⁴ El Procurador General de la Nación y del Rey, viernes 5 de febrero de 1813, número 128.

⁴⁵ El Procurador General de la Nación y del Rey, martes 18 de mayo de 1813, número 230.

Bayona y Sokoa. La mayoría de los barcos franceses se decantaron por la guerra al corso⁴⁶. Veamos algunos ejemplos. A comienzos del año 1814 *El Bascongado* anunciaba que “En Bayona se están armando 4 trincaduras: es de temer que hagan la misma o mayor guerra que las de Santoña, pues como es diaria y frecuente la entrada de barcos mercantes sin fuerza en los puertos de esta costa, es regular no pierdan ocasión los patrones de ellas, que dicen ser muy prácticos, si no se toma alguna providencia”⁴⁷. Aproximadamente por los mismos días en la *Atalaya de la Mancha* se imprimía esta noticia: “Bárcena de Cicero 10 de enero de 1814.- Los franceses son en menor número que lo que se creía, y salen rara vez de sus posiciones. La plaza de Santoña costará tomarse por estar situada en una peña aislada: dicen que tendrá víveres para dos meses: tenemos pocas noticias de su estado actual: sólo sabemos que con sus trincaduras apresan algunos barcos. Ha pocos días cogieron uno inglés; pero éstos enviaron parlamentarios pidiendo los vestuarios que iba a bordo so pena de bombardearlos”⁴⁸.

Otras dos noticias corroboran la predilección de los franceses por las trincaduras corsarias. A mediados de enero de 1814 se podía leer: “Cartas de Santander y Pasajes anuncian haber en Bayona varias trincaduras bien armadas, y con tripulación numerosa. El 14 de enero pasaron para Santoña una goleta y una trincadura con 80 hombres y tres cañones: dos buques de la escuadrilla de Pasajes les dieron caza, la primera escapó, pero la última sostuvo un fuerte combate; intentaron abordarla, lo que no pudo conseguirse. El fuego del cañón se redobló por lo mismo: los buques españoles la cercaron, y al fin se rindió al fuego que se la hacía. Han muerto 11 marineros franceses, y quedó herido el contraalmirante con otros 6: de los nuestros han perecido más de 20, tal era la impetuosidad con que se batían”⁴⁹. Un mes más tarde se señalaba la presencia de trincaduras francesas de Bayona: “La embocadura de este río está ocupada por los ingleses, y cuatro buques de guerra. El 1º hicieron estos tal fuego, que quedaron cenizas 5 trincaduras que había a tiro de cañón de la plaza. Los ingleses se acercaron tanto que ésta hizo fuego más de 6 horas. Al último se retiraron habiendo incendiado 11 buques; han perecido más de 60 marineros”⁵⁰.

Pasada ya la guerra de la Independencia, en la políticamente inestable década de los años veinte volveremos a ver en acción a algunas trincaduras cañoneras. El 14 de octubre de 1822 se testificaba desde San Sebastián que el intendente de la Provincia había armado una trincadura con cuatro pedreros y 20 hombres de tripulación, y que “está ya pronta para salir a la mar ínterin se prepara otra con el doble objeto de perseguir el contrabando escandaloso que se hace en esta costa, y de impedir las criminales comunicaciones entre los facciosos de ambas fronteras. Para un caso necesario se han ofrecido a hacer servicio en dichas

⁴⁶ Dúcère, E., Les corsaires basques et bayonnais sous la République et l'Empereur, Bulletin de la Société des Sciences et Arts de Bayonne, Premier trimestre 1897, Bayonne, 1897.

⁴⁷ El Bascongado, martes 11 de enero de 1814, número 13.

⁴⁸ Atalaya de la Mancha en Madrid, viernes 21 de enero de 1814, número 56.

⁴⁹ Diario de Juan Verdades por el Setabiense, domingo 13 de febrero de 1814, número 35, p. 142.

⁵⁰ Diario de Juan Verdades por el Setabiense, jueves 24 de marzo de 1814, número 69, p. 307.

trincaduras varios milicianos voluntarios de esta ciudad, y el gobierno ha aceptado agradecido este generoso ofrecimiento”⁵¹.

En Burgos se redactaba el 30 de julio de 1823, que para el bloqueo, y evitar el contrabando de la canalla: “El 24 salieron dos trincaduras de Bayona para estrechar el bloqueo, y evitar el contrabando de la canalla, quedando también la balandra que ha conducido al cónsul francés”⁵². Mucho más sonado fue este suceso, en el que de nuevo aparece una trincadura: “Bilbao 9 de agosto.- Ayer llegó a ésta el Príncipe de Hohenlohe que se ha salvado por casualidad, y nos ha evitado un disgusto que hubiera sido general en estas provincias. Pensó visitar por mar la plaza de Santoña; y aunque aquí se le previno que podía correr peligro en pasar a Laredo por mar, trató de hacerlo, y antes envió la trincadura francesa en que había de haberse embarcado, y fue su fortuna el no hacerlo; pues al pasar por cerca de Santoña, cayó sobre ella una bomba disparada por el enemigo, la echó a pique, y el resultado fue que de 50 personas que iban en la trincadura han perecido 43”⁵³.

El 14 de agosto de aquel turbulento año 1823 escribían en Madrid que “El día 3 del corriente verificaron su fuga del puerto de Santoña 21 marineros, los que declararon no quedaba allí más fuerza marítima que una trincadura, y que había mucha escasez de víveres”⁵⁴.

Los franceses seguían teniendo marcada preferencia por el uso de trincaduras. El 26 de agosto también de 1823, a las dos de la mañana iban a salir de San Sebastián en busca del enemigo “los bergantines Alsacienne y la Molouisse, y el primero con las trincaduras se hizo a la vela a las 7 de la mañana en su busca”⁵⁵.

2. 2. GRAN PROTAGONISMO EN LA PRIMERA GUERRA CARLISTA

Si en alguna época, sin ningún género de dudas, las trincaduras fueron conocidas en aguas del golfo de Vizcaya esa fue la correspondiente a los años de la primera guerra Carlista. En ambos bandos, y también por los franceses, nuestras rápidas cañoneras fueron utilizadas prácticamente para todo. Participaron en abordajes directos en la mar. Transportaron tropas, gentes que huía, mercancías y armamento. Actuaron de barcos correo y en el reconocimiento logístico de las posiciones del enemigo. Y, sobre todo, en una guerra como la carlista, constituyeron el único medio de penetrar rápidamente, utilizando mayoritariamente los remos, en puertos y rías, salvando las peligrosas barras, en acciones casi de carácter guerrillero para coger posiciones enemigas de forma imprevista. Repasemos ahora lo que al respecto recogió la prensa de aquellos años.

⁵¹ El Universal, sábado 19 de octubre de 1822, número 292.

⁵² El Restaurador, martes 5 de agosto de 1823, número 34.

⁵³ El Restaurador, jueves 14 de agosto de 1823, número 42.

⁵⁴ El Restaurador, viernes 15 de agosto de 1823, número 43.

⁵⁵ El Restaurador, miércoles 3 de septiembre de 1823, número 59.

En el sitio de Castro Urdiales, ya en el año 1834, las cañoneras empezaron a jugar un papel estelar. En el *Eco del Comercio* del 3 de mayo escribía un corresponsal: “El comandante militar del tercio de Santander, con fecha 22, y refiriéndose al parte que le dirige el ayudante de Castro-Urdiales, dice al ministerio del ramo que habiendo intentado el cabecilla Castor la rendición de aquel punto y la entrega de 12 raciones, la corta fuerza de carabineros que allí se hallaba, con el paisanaje de la villa y parte de la marinería armada, se puso en movimiento para atacar a aquel forajido, cuyo mensaje fue oído con la mayor indignación. Este cobarde no esperó la respuesta que los valientes de Castro-Urdiales le llevaban, pues tan pronto como éstos rompieron su fuego, y experimentó el que le dirigía de cañón una trincadura guarda-costa y la pieza de 24 montada en el castillo, abandonó el puesto huyendo con los suyos al pueblo de Otañez”⁵⁶.

Casi de inmediato, al comienzo del conflicto, los liberales utilizaron las trincaduras del resguardo marítimo que en nombre de la Hacienda Real gestionaba de forma particular el marqués de Casa Riera. A esta pequeña flotilla se unieron en el mes de mayo de 1834 las trincaduras *Isabel II*, *Cristina* y *Vizcaya* armadas por la Diputación de Vizcaya: “La Diputación general de Vizcaya da parte a este ministro con fecha 24 del corriente de hallarse cruzando sobre aquellas costas sus tres trincaduras a la órdenes de D. Juan Manuel de Ondarza, el que exigió 500 ducados de multa a la Concha de Elanchove, por haber faltado a varios artículos del bando del general Espartero, y particularmente por haber hecho fuego de fusilería y cañón desde el fuerte que defiende dicho puerto”⁵⁷.

En el verano de aquel 1834, con toda la rapidez que fue posible, la Marina isabelina reforzó sus unidades y organizó una división de bloqueo. Contaba con tres bergantines, una fragata, una goleta, las tres trincaduras del Señorío de Vizcaya y las seis cañoneras del servicio antiguo de guardacostas:

“A fin de impedir toda clase de comunicación por mar con las facciones de Vizcaya y Guipúzcoa, guarnecen aquellas costas las trincaduras *Isabel II*, *la Cristina* y *la Vizcaya*, armadas y sostenidas por la diputación del Señorío; el lugre *Vigilante* y la trincadura *Atlanta*, pertenecientes a la empresa de guarda-costas; y cruzan aquellos mares los buques de S. M. bergantines *Guadalete* y *Guadiana*, goleta *Nueva-María*, y la lancha de la fragata *Lealtad*. Esta escuadrilla se ha mandado reforzar con la balandra *Atalaya*, el paquebot *Anguila*, el falucho *Gavilán* y la trincadura *Rigurosa*, que salieron de las costas de Galicia para las provincias Vascongadas el 27 de mayo último; estos buques deberán hallarse ya reunidos a los anteriores, y son pertenecientes a la misma empresa de guarda-costas, resultando un total de nueve buques menores destinados al objeto, además de la fuerza de la real armada citadas”⁵⁸.

⁵⁶ Eco del Comercio, lunes 3 de mayo de 1834, número 3.

⁵⁷ Eco del Comercio, martes 20 de mayo de 1834, número 20 y domingo 1 de junio de 1834, número 32.

⁵⁸ Eco del Comercio, sábado 7 de junio de 1834, número 38.

A comienzos del mes de julio las trincaduras liberales cruzaban diariamente todo el litoral vizcaíno, siendo más de una vez hostilizadas por los cañones carlistas desde la costa⁵⁹. Acabando el mes, más de una trincadura había entrado en acción: “En Vizcaya y Guipúzcoa no debe ocurrir novedad, pues ni se habla de acontecimiento alguno, después del de Bermeo donde desembarcó el patriota Ondarza con la tripulación de su trincadura, y cogió 31 facciosos que condujo a Bilbao a pesar de que la facción de Castor le atacó infructuosamente al subir la ría”⁶⁰. Acciones directas y también de transporte; por ejemplo, el 21 de julio informaban de que una partida del regimiento provincial de Trujillo “embarcaba en dos lanchas y en la trincadura *Cristina*, desembarcando en las inmediaciones de Baquio, y pasaban a ocupar el único punto de retirada que tenían los rebeldes”⁶¹. Espartero consideró que el puerto de las trincaduras, desde una óptica logística debía ser Bermeo: “empezando por fortificar a Bermeo, para cuyo punto una de las trincaduras condujo ayer desde esta plaza (San Sebastián) tres cañones y bastantes municiones”⁶².



La magnífica utilidad de las cañoneras era más que evidente en el verano de 1834: “se han armado doce trincaduras con igual fin, las que andan incesantemente recorriendo las costas, en la que igualmente participan seis buques mayores de guerra de Socoa a La Coruña, dándose la mano con buques ingleses, que todos en unión cooperan con el mismo

⁵⁹ Eco del Comercio, miércoles 2 de julio de 1834, número 63.

⁶⁰ Eco del Comercio, sábado 26 de julio de 1834, número 87.

⁶¹ Eco del Comercio, jueves 31 de julio de 1834, número 92.

⁶² *Ibidem*.

interés”⁶³. Por acuerdo de las juntas generales, hasta los guipuzcoanos aportaron también una trincadura tripulada por 18 marineros, un patrón y un comandante⁶⁴.

Con las trincaduras como columna vertebral se pergeñó también un plan general para requisar todas las pequeñas embarcaciones de pesca, con el claro fin de que no pudieran ser utilizadas por el enemigo carlista:

“Después de fortificado el punto de Bermeo, a pesar de los continuos esfuerzos hechos por los rebeldes para impedirlo, recogidas en él todas las lanchas de Mundaca, y las de otros puntos en Portugaleta, en la imposibilidad de fortificar en la actualidad a Lequeitio por la escasez de fuerzas para poder conseguirlo a tanta distancia, y después de haber invitado a los comandantes de los buques de la marina francesa e inglesa, que como aliados cruzan esta agua avisando a los de la marina Real de S. M., y encargado a las trincaduras la mayor vigilancia, dispuse antes de anoche, que saliendo de esta villa una pequeña columna de infantería al mando del comandante D. José Olloqui, pasase por tierra durante toda la noche sobre el puerto de Plencia, con el objeto de sorprender y apoderarse de todas las lanchas que aún se abrigan en él con el auxilio de los rebeldes, a cuyo fin destaqué por mar a la trincadura del mando de D. Pedro de Zuluaga para que guardase la salida de dicho puerto. En efecto, una y otra fuerza llegaron con tal oportunidad a los puntos prefijados, que a pesar de haber hecho resistencia unos 60 facciosos que trataron de oponerse, fueron inmediatamente arrollados, quedando dos prisioneros. La fuga de toda la marinería imposibilitó la conducción de las lanchas; pero el comandante de la expedición resolvió inutilizarlas, desfondándolas y echándolas a pique, consiguiéndose de este modo el objeto que se proponía”⁶⁵.

“El general Espartero permanece en la costa activando las obras de fortificación de Lequeitio y Bermeo, y recogiendo hasta las lanchas de los pescadores de los puntos no guarnecidos para impedir toda comunicación con los enemigos y quitar a éstos la más remota esperanza de recibir auxilios por aquella parte”⁶⁶.

Estaba claro que las lanchas vizcaínas iba a ser fundamentales con la llegada de los malos tiempos invernales:

“El Real decreto de 16 del mes anterior; por el que se declararon en estado de bloqueo las costas del Norte de España comprendidas desde el cabo de Finisterre hasta el Bidasoa, se funda en las noticias que tenía el gobierno de que en algunos puertos de Europa se aprestaban embarcaciones con el objeto de conducir armas, pertrechos y municiones de guerra ala facción. Con es efecto es sabido que se preparaban algunos buques y entre ellos dos de vapor en Holanda; pero tenemos la

⁶³ Eco del Comercio, 13 de agosto de 1834, número 104.

⁶⁴ La Revista Española, martes 19 de agosto de 1834, número 304.

⁶⁵ Eco del Comercio, jueves 21 de agosto de 1834, número 113.

⁶⁶ Eco del Comercio, sábado 13 de septiembre de 1834, número 136.

satisfacción de que las costas de Cantabria están perfectamente aseguradas, pues además de la fragata Perla y los bergantines Guadalete, Guadiana y Manzanares y de los buques franceses e ingleses que con una corbeta portuguesa cruzan delante de ellas, hay dos barcos de vapor muy bien armados, y los buques del resguardo con tres trincaduras armadas por la diputación de Vizcaya. Sin embargo, como la estación de los temporales va entrando, y no será fácil mientras duren puedan permanecer los buques mayores en un mar tan borrascoso, sería de desear que la diputación de Guipúzcoa imitase a la de Vizcaya en el armamento de trincaduras, y que se habilitase al ministerio de Marina para aprestar las demás que sean necesarias, pues sólo éstos y otros buques menores como los de resguardo y los de vapor podrán hacer un servicio constante y eficaz hasta salir del invierno⁶⁷.



Los carlistas, por su parte, en los primeros tiempos de la contienda fueron incapaces de organizar fuerza naval alguna. Lo único que hicieron fue valerse puntualmente de los barcos, especialmente los de los pescadores, de los puertos por ellos controlados. Así, ya en el año 1833 soldados carlistas pasaron en diferentes lanchas desde Portugalete a Oriñón con el fin de hostigar a las guarniciones de Laredo y Castro Urdiales. En el mes de junio de 1834 en una lancha mayor desembarcaron algunos soldados en Plencia, a fin de sabotear e inutilizar todas las embarcaciones allí existentes. Las lanchas del país sirvieron a los carlistas para huir en momentos de mucho apuro: el 29 de enero de 1834, “al aproximarse nuestra fuerzas, los de Bermeo se embarcaron en las lanchas de que se habían apoderado, y huyeron por alta mar en la dirección de El-Anchove en número de 300⁶⁸”.

⁶⁷ Eco del Comercio, lunes 15 de octubre de 1834, número 168.

⁶⁸ La Revista Española, 4 de febrero de 1834, número 153.

Especial mención merece el descubrimiento carlista en este verano de 1834: se dieron perfecta cuanta de la utilidad que podían tener en algunos momentos las rapidísimas y nuevas traineras. Desde el bando liberal se recogía esta noticia:

“El gobernador de la plaza accidental de Bermeo, D. Juan Durán, coronel del regimiento provincial de Trujillo que le guarnece, con fecha de ayer me dice entre otras cosas lo siguiente:

Al aparecer la fragata Perla en esta agua, y después de haber comunicado con una trincadura que envié a reconocerla, y cuyo capitán D. Manuel de Ondarza dio a su comandante todos los conocimientos necesarios del estado de la costa, tomó su rumbo para Lequeitio, desde cuyo punto al verla salieron cinco lanchas tripuladas por facciosos, que al aproximarse quedaron prisioneros, y en ellas los individuos que a continuación se expresan: D. Juan Bautista de Arana, titulado comandante general de Vizcaya; D. Félix Antonio de Berrueta, secretario de la llamada junta de agravios; su hijo Sabás; D. Tomás de Cortesana, administrador de aduanas; D. Martín de Andigonagoitia, capellán del comandante general”⁶⁹.

En esta otra crónica fechada el 3 de noviembre de 1834 quedan más claras las virtudes de la lanchas traineras:

“Trincadura María Cristina.- A las tres de la mañana de hoy he salido de este puerto en una lancha de esta matrícula habiéndola tripulado con 18 hombres de la trincadura Cristina de mi comando. A las cuatro y media llegué a las inmediaciones del puerto de Ondarroa, y habiéndome aproximado a la distancia de un tiro de cañón, me oculté al abrigo de una ensenada secreta llamada Albichuri. Al amanecer observé que habían salido de aquel puerto cuatro chanalas y dos lanchas trañeras, e inmediatamente me coloqué entre ellas y el puerto para evitar que retrocedieran a él frustrando nuestros conatos. Una de las lanchas trañeras habiéndonos conocido tomó a todo remo el rumbo para el puerto de Motrico, mas fue vano su intento, porque después de haber asegurado las otras embarcaciones, la di caza alcanzándola y aprehendiéndola en la misma proximidad del muelle. Después observé que había en la mar otras embarcaciones salidas de Motrico, y he conseguido con la mayor felicidad aprehender a todas ellas, conduciéndolas con sus tripulaciones en número de 96 hombres a este puerto, lo que pongo en conocimiento de V. S. para su inteligencia y gobierno.

Dios guarde a V. S. muchos años. Lequeitio 30 de octubre de 1834.- Juan Manuel de Ondarza.- Sres. de la diputación general de Vizcaya”⁷⁰.

El punto fuerte de los carlistas se situaba en los puertos de Mutriku y Ondarroa. Allí en los primeros meses de 1835 estaba sus afamados astilleros de traineras y txalupas trabajando a marchas forzadas. Y, por eso atacaron tan rápidamente los isabelinos:

⁶⁹ Eco del Comercio, jueves 21 de agosto de 1834, número 113.

⁷⁰ Eco del Comercio, miércoles 12 de noviembre de 1834, número 199.

“Bilbao 1º de febrero.- Trincadura Cristina.- Deseando sacar algún partido de la reunión accidental en este puerto de las fuerzas sutiles consistentes en tres quechemarines y dos trincaduras al mando de alféreces de navío, y después de haber conferenciado en la noche del 27 con don Ramón de Acha, comandante de ellas salimos a las cuatro de la mañana del siguiente 28, habiendo yo esquivado tres lanchas trañeras de este puerto con 45 hombres de la trincadura María Cristina de mi comando, y de la de Isabel II a las que dejé en este muelle custodiadas por cuatro hombres. El objeto de esta expedición era el de apresar las muchas chanalas y lanchas que, en contravención de las ordenes vigentes, se habían construido en los puertos de Ondarroa y Motrico, con las que podían auxiliar el desembarco de armas y municiones que intentasen los enemigos. Al amanecer estaba yo al E. de Ondarroa, y se hallaba a mi proximidad las dos trincaduras de la marina Real, y habiendo solicitado de sus comandantes alguna fuerza, me dieron a cada seis hombres, con quienes y los míos salté a tierra a las 7 de la mañana en el punto de Saturraran un cuarto de legua al E. de Ondarroa, dejando tres hombres por lancha para su manejo. Con esta fuerza que componía un total de 48 hombres pasé al pueblo, y puestas en los puntos convenientes las avanzadas necesarias, y colocada la restante fuerza en el local más militar para evitar una sorpresa del enemigo, recorrí la ría con 4 hombres y el corneta, e incendié e inutilicé 20 chanalas y gabarras, que no pudieron sacarse por haberlas puesto en seco con todo estudio y dejada intención, y por no permitirlo tampoco la marea. En el astillero encontré una lancha al concluir, y una embarcación de 100 a 150 toneladas. Incendié la primera, y dejé la segunda por hallarse todavía inservible y sin cubierta, y también porque me informaron que era propiedad de un vecino emigrado por adicción a la justa causa. Concluida esta operación y arresando a cuatro individuos de la cofradía y a algunos vecinos propietarios que respondan de la multa en que han incurrido, por haber desobedecido abiertamente las ordenes que tenían y haberseme fugado las chanalas en la tarde del 24 en que las perseguí con una lancha armada, acogiendo algunas de ellas a la defensa de ocho o diez facciosos, que asomaron en las peñas en que vararon y huyendo las otras a todo remo proa a norte, me reembarqué con toda la gente, y después de haber nuevamente conferenciado con el referido comandante alférez de navío don Ramón de Acha nos dirigimos con todas las fuerzas a Motrico, formando yo la vanguardia con las tres lanchas trañeras con las que entré en el puerto sin la menor novedad, y se inutilizaron tres chanalas que se hallaron barrenadas con toda malicia y con una lancha que estaba en el astillero.

En el mismo puerto se encontraron otras doce chanalas y potines, que se han traído a éste, y habiendo sido informado de que antes de nuestra llegada habían conducido otras diez a Deba, prendí a sus dueños y están en rehenes hasta que presenten sus embarcaciones. Ayer tarde han venido ya tres y espero lo hagan igualmente los demás. El resultado pues de esta expedición, que quedó concluida para las doce del día ha sido quitar al enemigo 46 embarcaciones, que le podían auxiliar eficazmente en los desembarques que intentase. La multa cunado se coja será puesta a disposición de V. S. para costear los gastos de las dos trincaduras María Cristina e Isabel II.

Dios guarde a V. S. muchos años. Lequeitio 30 de enero de 1835.- Juan Manuel de Ondarza.- Señores diputados del señorío de Vizcaya”⁷¹.

“La trincadura Isabel II, armada y tripulada por la Provincia, costó a la misma 14.570 reales vellón”⁷², navegaba con las fuerzas liberales poco antes de acabar el año 1834. Estas parecen que se tomaron las cosas con más calma al año siguiente. Las lancha volvieron a transportar todo tipo de materiales, a veces realmente delicados: “Antes de ayer entró (en Bilbao, 14 de marzo) la trincadura nombrada *La Vizcaína* con otras dos, procedentes todas de Castro, en donde han estado de arribada, y conducen dos millones y medio de reales en efectivo para la atención del ejército, y además 29 cañones de a 4 para el servicio de esta plaza”⁷³.



También siguieron las trincaduras isabelinas prestando decisivos apoyos en rápidas acciones de ataque. Veamos un claro ejemplo, fechado a comienzos del mes de abril:

“Santander 3 de abril.- Lo beneméritos marinos de este crucero, émulo de las glorias de nuestras valientes tropas de tierra, aprovechan cuantas ocasiones se presentan de participar de los peligros y privaciones que ofrece la guerra civil, y de

⁷¹ Eco del Comercio, miércoles 18 de febrero de 1835, número 294.

⁷² Eco del Comercio, viernes 20 de febrero de 1835, número 296.

⁷³ Eco del Comercio, miércoles 25 de marzo de 1835, número 329.

mostrar su decisión por la justa causa. Después de la expedición solicitada y hecha a principios del mes anterior por el comandante de la trincadura María Cristina para sorprender a los facciosos en Busturia; se pidió auxilio al comandante de la lancha Veloz el día 21, y teniendo solamente 15 fusiles a bordo facilitó otros tantos hombres armados, y pudo hacerse la expedición proyectada para proveer la plaza. En aquellos días alió una lancha de Bermeo con 21 hombres de tripulación, y desembarcando en Mundaca auxiliaron a la tropa de tierra para realizar la expedición de cargar armas, y cuando se retiraron por cargar en fuerza los facciosos, protegieron desde la lancha la marcha de la tropa, después de recoger a dos urbanos que se habían quedado de otra expedición. El comandante del bergantín Manzanares, habiéndose presentado últimamente en las inmediaciones de Santoña un número crecido de facciosos, hizo que su lancha y la de la goleta María se situasen en términos de impedirles el paso de Treto a Columbres si lo intentaban. El espíritu de nuestros marinos es igual a su ilustración, y arden en deseos de escarmentar a nuestros enemigos”⁷⁴.

Por su parte, los militares carlistas estaban decididos a contar también con alguna fuerza naval. Así, en el mes de septiembre de 1835 lograron robar una lancha trincadura en el puerto de Pasajes:

“Antes de ayer parece (y según buenos informes y datos que tenemos para creerlo) ha negado el asilo el comandante de la embarcación francesa surta en Pasajes a una trincadura española que habiendo salido de Socoa para dirigirse a San Sebastián con bastimentos, se vio obligada a arribar a dicho puerto por el mal temporal. Los facciosos que fueron avisados de esta ocurrencia se apoderaron de la trincadura a excepción de algunas personas, entre ellas un oficial de artillería que al favor de otra trincadura particular que a la sazón y afortunadamente había en el puerto pudieron salvarse a nado. Tenemos entendido que al día siguiente bajó don Gaspar Jauregui con tres compañías de chapelgorris, llevó los refugiados a San Sebastián y creemos se habrá informado personalmente de tan inesperada ocurrencia y conducta del comandante marino francés”⁷⁵.

Un mes más tarde se hicieron de nuevo por la fuerza con otra lancha en Hendaya: “La lancha última que los carlistas robaron del mismo muelle de Endaya, la están componiendo y armando en el territorio de Irun...”⁷⁶ Con estas pequeñas fuerzas navales comenzaron los carlistas a obstaculizar el tráfico en la desembocadura del Bidasoa:

“San Sebastián 14 de octubre.- En el *Faro de Bayona* del sábado 3 del corriente, se anuncia, que el 30 de septiembre después del medio día un cachemarin con bandera española vino a anclar en la embocadura del Bidasoa, y que un instante después le abordó una lancha carlista, que le apresó y desembarcó en muchos viajes que

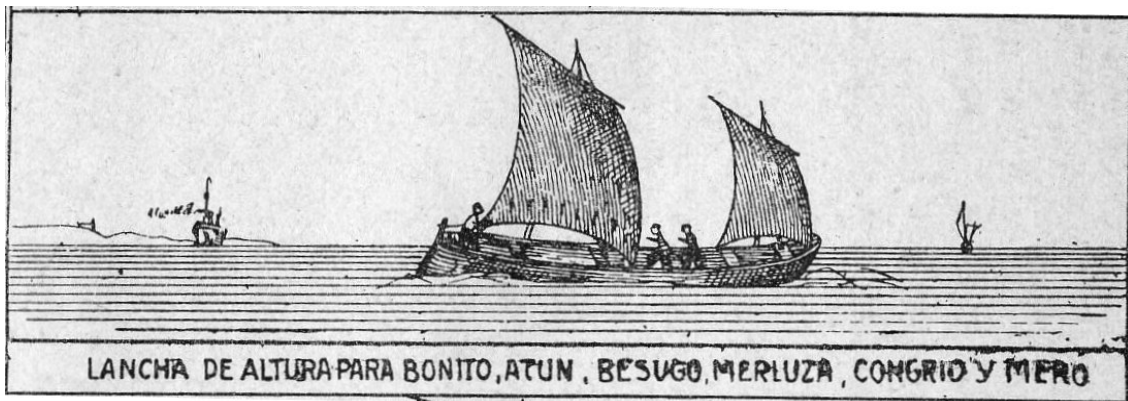
⁷⁴ Eco del Comercio, sábado 11 de abril de 1835, número 346.

⁷⁵ Revista Española, martes 29 de septiembre de 1835, número 113.

⁷⁶ Revista Española, lunes 21 de octubre de 1835, número 226.

trasladó a Fuenterrabía a 16 individuos, los cuales fueron transportados a Irun el día siguiente. Añade, que no se sabe, si el cachemarin escogió de intento este singular fondeadero, o si la marejada le obligó a detenerse a tan cerca de los carlistas, y que sea que aquel desembarco fuese forzado o voluntario, debe llamar la atención, porque las personas desembarcadas estaban libres en Irun”⁷⁷

El espaldarazo más decisivo de los carlistas hay que situarlo a finales de aquel año de 1835: “Los facciosos han armado tres trincaduras en Pasages, perfectamente equipadas, con las que intentan estorbar nuestra correspondencia con Francia”⁷⁸. No obstante, los isabelinos contaban ahora con la ayuda de la flota inglesa del comandante Jhon Hay para proseguir con el bloqueo de la costa cantábrica.



Muy especial cuidado tenían en controlar y vigilar las fuerzas liberales la zona fronteriza con Francia:

“Los facciosos siguen en su proyecto de fortificar a Hernani, a Irun, y también según dicen a Fuenterrabía. n del puerto.

En Socoa hay algunas trincaduras nuestras para observar los barcos sospechosos, y perseguirlos en cuanto salgan del puerto. Hace pocos días que una remesa de treientos barriles de aguardiente y otros muchos efectos, retrocedió desconfiando de poder burlar la vigilancia de nuestro apostadero. Si esta medida hubiera sido adoptada tiempo hace, no hubieran recibido los rebeldes los grandes socorros de todas clases que les han entrado por Socoa, Fuenterrabía y Pasages”⁷⁹.

Importantes acciones de guerra iban a volver a poner de manifiesto la importancia de nuestras lanchas en el año 1836:

“Partes recibidos en la secretaría de Estado y del Despacho de Marina.

⁷⁷ Eco del Comercio, lunes 26 de octubre de 1835, número 544.

⁷⁸ Revista Española, jueves 14 de enero de 1836, número 340.

⁷⁹ Eco del Comercio, 16 de febrero de 1836, número 657.

El comandante general de las fuerzas navales de las costas de Cantabria, jefe de escuadra de la Real Armada, don José Primo de Rivera, dice al Excmo. Sr. Secretario de Estado y del Despacho de Marina desde el puerto de Pasages con fecha de 28 del mes próximo pasado lo que sigue:

Excmo. Sr.: Como anuncié a V. E. en mi carta número 149, fecha de ayer, salió de San Sebastián esta mañana a las seis el teniente general Lacy Evans con 5000 hombres de sus tropas; y atravesando el Urumea por dos vados, bajo los fuegos del enemigo, a las diez ya se encontraba dueño de la orilla occidental de este puerto. A la misma hora de las seis salimos de aquel puerto los vapores de S. M. Fenix y Salamandra, y la trincadura Corza (y dos horas después el Cometa), bajo las órdenes de lord Jhon Hay, y a las mías los d e S. M. la REINA nuestra Señora nombrados Isabel II (que yo montaba), Reina Gobernadora y Mazzepa, y las trincaduras Marina, San José, Cristina, Churruca, Isabel II, Veloz, Reina Gobernadora, y las lanchas armadas Centinela, Carmen y Vizcaya y 16 más del país tripuladas por el comandante, oficiales y gente de la goleta Isabel II, con el objeto de auxiliar los desembarcos y trasportes, todas remolcadas por los expresados vapores hasta la boca de este puerto, en donde se largaron los remolques a fin de obrar unos y otros en la entrada de su estrecho canal con más libertad y sin entorpecimientos. El castillo de Santa Isabel nos rompió el fuego con dos cañones de a 12, uno de a 8 y otro de a 6, al que contestamos; y habiendo ocupado las alturas de la parte occidental el batallón de Zaragoza, bajo las órdenes del bizarro coronel don Miguel Araoz, que protegía nuestra entrada, nos dirigimos con decisión para adentro, llevando a vanguardia nuestras trincaduras, siguiendo a éstas los vapores españoles y a estos los d e S. M. B.

Los enemigos no se atrevieron a esperar el asalto que iban a darle nuestras trincaduras; y subiéndose al monte, hacían sobre ellas un fuego sostenido, el que apagaron nuestros marinos trepando tras de ellos, a su cabeza el alférez de navío D. Luis Jorganes (quien arboló una bandera de su cañonero en el castillo), acompañándole otros oficiales con su marinería, que no menciono, reservándome hacerlo más adelante con la justa certezas de los hechos, y los arrollaron en todas direcciones. El general de Lacy Evans pasó a esta banda oriental a la una y media, a hacer un reconocimiento, habiéndose antes trasladado en las lanchas como unos 500 hombres del cuerpo del ejército y varios piquetes de todos los vapores a sostener a la marinería, que con sus oficiales se hallaban empeñados en la cresta de la montaña, de donde ya habían arrojado al enemigo cuando llegaron los unos y los otros.

La trincadura enemiga, que estaba en este puerto, ha sido apresada después de varada y abandonada por su tripulación, que trataban de internar la ría adentro, por la lancha del guardia marina D. Vicente Uhagón que la perseguía, a pesar del fuego que le hacían desde las casas del pueblo, de cuyas resultas tuvo un hombre levemente herido.

Dígolo a V. E. para el conocimiento y satisfacción de S. M., pudiendo asegurarle que nuestra pérdida en esta interesante operación, en que todas las tropas de tierra y mar se han comportado con la bizarría que tienen de costumbre, ha sido de muy poca consideración, y que el castillo subsiste aun guarnecido por la tropa de artillería de marina que traje en el Mazeppa bajo el mando de uno de mis ayudantes”⁸⁰.

Los carlistas todavía seguían contando con dos trincaduras, que acabaron perdiendo en el mes de julio:”*Captura de dos trincaduras rebeldes*.- El 3 del actual las lanchas que iban con víveres a Guetaria llevando su rumbo inmediato a la costa por la niebla densa, al llegar a la barra de Orio, descubrieron dos lanchas enemigas, y habiéndolas perseguido la trincadura Pasages, comandada por el bizarro contra maestre de marina graduado de alférez de fragata don Pedro Regueiro, siguiéndolas río arriba a pesar de los tiros de fusil que la dispararon desde una casa aspilleraza del pueblo consiguió apresarlas, fugándose con mucho peligro los que las tripulaban”⁸¹.



Con mucha rapidez respondieron los ahora vencidos, armando otras dos trincaduras en el mes de agosto del mismo 1836: “Ayer de comunicó por oficio, pasado desde Bilbao, la noticia de que los facciosos habían armado en Plencia dos trincaduras. Esta operación ya la teníamos prevista, como los daños que pueden seguir a los buques mercantes, si no se procura con nuestras cañoneras apresarlas y destruir toda cuanta lancha haya en los puertos de las tres provincias, o más bien dos”⁸².

Parece ser que también operaba otra trincadura corsaria desde el puerto de Lekeitio. Allí, el 14 de septiembre se organizó por primera vez, a las órdenes de Domingo Federici, la

⁸⁰ El Español, sábado 4 de junio de 1836, número 217.

⁸¹ Revista Española, sábado 16 de julio de 1836, número 504.

⁸² El Español, miércoles 3 de agosto de 1836, número 276.

“Comandancia General de la Marina” de don Carlos, con una pequeña delegación, a modo de ayudantía, en el puerto de Mutriku⁸³.

El gran problema de las fuerzas navales cristinas era que sospechaban de todo el mundo. El peligro no eran las contadas trincaduras carlistas. ¡Es que muchísimos pescadores podían estar trabajando para el enemigo con sus barcos de pesca!

“Los pescadores de aquellas provincias cuando salen al mar van armados con sus fusiles: sin duda con la intención de apoderarse de los buques indefensos que se aproximen a la costa. Si como hace muchos meses se dijo, que se permitiera a la marinería de aquéllas, venir a ejercer su ejercicio a esta provincia y Asturias y vender su pesca libremente, no hubieran sufrido los dos buques procedentes de la isla de Cuba el apresamiento en Plencia y Bermeo; pero como no se les puede disimular con arreglo a las ordenanzas de marina la pesca a ninguno que no esté matriculado, tenemos estos marineros que aumentan las fuerzas carlistas”⁸⁴.

Tanto celo ponían en la vigilancia costera, que hasta llegaron a confundir la presa. El 20 de marzo de 1837 los propios isabelinos hundieron a la famosa trincadura hermana de Ondarza: “El día 20 avistó el Fénix, al doblar el cabo Machichaco, una trincadura que se le hizo sospechosa; se dirigió a ella, pero esquivó el encuentro, y le cortó la proa haciéndose a la mar sin izar bandera. Entonces se confirmaron las sospechas: cargó sobre ella, y la echó a pique; mas reconociendo que era la trincadura Ondarza, recogió en los botes 18 hombres; pero ya se habían ahogado el comandante Ondarza, el condestable y un artillero”⁸⁵.

Ocho trincaduras constitucionales participaron en el bombardeo de Hondarribia en el mes de mayo de 1837: “Fuerzas navales, a saber, dos vapores, ocho trincaduras y una goleta arrojaban bombas a Fuenterrabía entre doce y una de este día. Es, pues, de esperar que a estas horas estará ya en poder de las armas que defienden el trono legítimo de nuestra inocente Reina y la libertad de la patria”⁸⁶. Otra vez, en una notable y voluminosa acción de ataque, volvieron las tropas liberales a dirigirse hacia la costa de Ondarroa y Mutriku, centro neurálgico en el que estaban volviendo a armar algunas lanchas los enemigos. Así decía el parte oficial de guerra en el mes de octubre:

“En el día convenido se verificó el embarco a las ocho de la noche, saliendo de este puerto después de las diez en el orden siguiente: con destino a desembarcar en las aproximaciones de Ondarroa, el vapor de S. M. el Salamandra con el comandante general, la mitad de aquella fuerza, siguiendo yo con mi ayudante el teniente de navío don Juan Nepomuceno Martínez, a remolque del enunciado vapor con la balandra Atalaya, trincadura Churruca, Vizcaya, Pasages, y seis más, tripuladas por

⁸³ Pardo San Gil, J., “Las operaciones navales en las Guerras Carlistas”, *Itsas Memoria, Revista de Estudios Marítimos del País Vasco*, 5, Untzi Museoa-Museo Naval, Donostia-San Sebastian, 2006, pp. 433-466.

⁸⁴ *El Español*, miércoles 4 de mayo de 1836, número 186.

⁸⁵ *Eco del Comercio*, 1 de abril de 1837, número 1067.

⁸⁶ *El Español*, 23 de mayo de 1837, número 368.

los oficiales, guardias marinas y gentes del bergantín Guadiana; en el vapor Fénix se embarcó el brigadier Jomes, jefe de la plana mayor de este cuerpo de ejército, con la otra mitad de dicha fuerza, llevando a remolque a las trincaduras Afarina, Reina Constitución , y seis lanchas más, tripuladas por oficiales, guardias marinas y gente de mar del citado bergantín, todos a las órdenes del teniente de navío oficial de órdenes don Francisco de Paula Pavía, que debían desembarcar entre Zumaya y Deva.



El Salamandra recaló a su punto a las tres y media, y a las cinco estaba toda la tropa desembarcada y seguían escalonándose; a las nueve llegó el vapor Cometa con el Excmo. Señor comodoro lord Jhon Hay, y comunicó con nosotros; a la una me dirigí sobre la boca de Ondarroa con ánimo de situarme dentro de su mismo puerto, y proteger la entrada de nuestras tropas, lo que ya a mi llegada habían verificado; en seguida me avisté con el comandante de ellas quien me dijo no podía detenerse porque la tropa iba marchando sobre Motrico, por lo que solo tuve tiempo para echar al agua tres de las lanchas que tenían varadas los enemigos, y retirándome a bordo del vapor, me avisó el señor comandante general que era preciso volviese a tomar el pueblo, y se comunicase a la tropa la orden de que retrocediese o hiciese su reembarco por dicho punto, pues que Motrico ya había sido abandonado por los nuestros, como así lo verifiqué volviendo a entrar en dicho punto; y mandando tocar llamada por la corneta a la tropa que iba ya a una vista, regresaron y volvieron a fugarse los paisanos armados, que desde los viñedos y tapias nos hacían fuego; en seguida mandé acoderarse a la balandra Atalaya y trincadura Churruca, y el alférez de navío don Trinidad García de Quesada lo situó detrás de las peñas con 90 marineros para proteger el reabarco, lo que se hizo con el mayor orden y sin desgracia alguna, sosteniendo un fuego vivo los buques y

marineros apostados sobre el enemigo, que no le permitió aproximarse como intentaba.

Dios guarde a V. E. muchos años. San Sebastián 7 de octubre de 1837.- Excmo. Sr.- Juan de Otalora.- Excmo. Sr. Comandante general de estas fuerzas navales”⁸⁷.

La última acción notable de las trincaduras en el año 1837 se produjo a finales del mes de octubre, cuando logísticamente participaron en el desembarco de la costa de Guetaria: “Las trincaduras Isabel II, Carmen, Constitución y Pasajes se apostaron al E. y O. del peñón de Guetaria, para proteger el desembarco en los puntos que debía hacerse; y como que tenía que ejecutarse en dos parajes, comisioné a mi oficial de órdenes el teniente de navío don Francisco de Paula Pavía para que dirigiese el desembarco del E., que debía practicarse en Ubide”⁸⁸.

A lo largo del año 1838 asistiremos a último intento carlista por dotarse de una pequeña fuerza naval, siempre basado en la utilización de pequeños barcos de pesca y trincaduras. En el mes de julio se sabía que:

“En los puertos de Vizcaya van a ponerse seis trincaduras de orden del pretendiente, a saber: dos en Bermeo, una entre Mundaca y Canala, y otra entre Elanchove y Ea, otra en Lequeitio y otra en Ondarroa.

Los marineros solteros son alistados para armar y agregar a los batallones facciosos; los casados de cinco años a esta parte y los de 18 a 50 años para tripular dichas trincaduras. Estas estarán armadas de cañones y demás necesario, y andarán cuando quieran a la pesca, y procurarán apresar a todos los barcos que crucen, y de todos los que cojan se les dará la cuarta parte del importe de los barcos y cargamentos. Con este motivo van llegando estos días marineros que huyen de los puertos.

El gobierno ya sabrá lo que hay, y de esperar es que disponga el correspondiente remedio”⁸⁹.

La prensa madrileña anunciaba en agosto: “D. Carlos ha mandado a todos los marineros de la costa de Vizcaya que tomen las armas el 1º del corriente a más tardar. En Bermeo y otros puntos de la costa se han armado cuatro trincaduras para perseguir a las de la reina que frecuentan aquellas aguas. Gran parte de los marineros, no queriendo obedecer la orden del pretendiente, se han presentado a las autoridades de Bilbao”⁹⁰. Estaba claro que era la última intentona: “Haro 17 de septiembre. Se dice que los enemigos han echado al agua cuatro trincaduras, y que están habilitando otras seis que se distribuirán y establecerán en Plencia, Bermeo, Mundaca, Elanchove, Lequeitio, Ondarroa y Motrico; y que asimismo

⁸⁷ Eco del Comercio, jueves 19 de octubre de 1837, número 1268.

⁸⁸ Eco del Comercio, viernes 3 de noviembre de 1837, número 1283.

⁸⁹ Eco del Comercio, 21 de junio de 1838, número 1552.

⁹⁰ Eco del Comercio, sábado 11 de agosto de 1838, número 1563.

piensan establecer telégrafos desde las banderas de Plencia hasta las alturas de Lequeitio para darles aviso de nuestros barcos al frente de San Sebastián y de los que salgan de aquella bahía. Zavala es el que dicen que dirige estas operaciones, con cuyo objeto se ha situado en Meñaca”⁹¹. Hasta los simples botes podían ser utilizados por los partidarios del Pretendiente: “Santoña 26 de septiembre. Antes de anoche fue apresado un bote faccioso por la trincadura Luchana. Es el duodécimo que en el corto discurso de poco más de un mes han sido cogidos en esta ría por la referida embarcación y el cañonero Marina de este apostadero”⁹².



Mientras tanto, las fuerzas navales del gobierno de Madrid seguían con sus habituales trabajos de vigilancia y bloqueo:

“Santoña 10 de octubre. La acertada dirección de estas fuerzas navales ha producido los servicios siguientes: El lugre y la trincadura Reina pasaron a Socoa por tres y medio millones de reales para el ejército; quedando esta cantidad el 2 del corriente en Santander. El 27 del pasado, con motivo de aproximarse la facción a Balmaseda, pasó rápidamente a Santander el expresado comandante con tropas de artillería de marina, recorriendo con sus trincaduras varios de los puntos de la costa. La Churruca, Cristina e Infanta salieron de San Sebastián con aprestos de guerra para la ría de Bilbao. La Isabel II y lancha Carmen desde Santander están para dirigir los pliegos interesantes que ocurran a San Sebastián, Castro y Portugaleta. Se armó una lancha con un cañón de a 4 para el Vidasoa. El 1º del corriente entró en esta ría el expresado comandante, y el 5 se trasladó a Limpías a reunirse al comandante de este apostadero, con quien se estuvo sosteniendo el fuego contra los enemigos el expresado día desde la una y media hasta las cuatro de la tarde. El 6 dio la vuelta para Castro y el 7 para San Sebastián, habiendo dando las disposiciones oportunas

⁹¹ Eco del Comercio, domingo 23 de septiembre de 1838, número 1606.

⁹² El Guardia Nacional, miércoles 17 de octubre de 1838, número 1009.

para que se sostenga un riguroso crucero sobre Plencia en protección de nuestro comercio”⁹³.

Casi de forma desesperada las trincaduras carlistas trataban de salvaguardar una pequeña zona costera en la que poder avituallarse con ciertas garantías: “Bilbao 30 de octubre. La lancha conductora de la correspondencia extranjera parece que perseguida por dos trincaduras enemigas, ha tenido que retroceder a San Sebastián, habiendo llegado a la altura de Mundaca. En este puerto, el de Bermeo y Lequeitio, ocupados hace tiempo por la facción, han descargado en los tres meses últimos catorce buques franceses, procedentes del mismo reino; sus cargamentos consistentes en combustibles, aguardiente, frutos coloniales y otros géneros de comercio, entre los que, cubiertos con bacalao, se cree que también vinieron muchos barriles de pólvora”⁹⁴.

En el mes de noviembre estaban construyendo y armando otra nueva trincadura: “Bilbao 6 de noviembre. Parece que ha llegado o debe llegar a Santander un vapor español para perseguir a la facción en estas costas y proteger nuestro lánguido y extenuado comercio. Mucho bien nos puede hacer si viene *a la inglesa*, es decir mandado por sujeto activo, inteligente y práctico, con buen maquinista y buena tripulación, pues de lo contrario en lugar de favorecernos, no hará sino acabarse de arruinar, pues confiados en su protección expondremos lo poco que nos resta, y tal vez caerá en poder de la facción, la cual tiene ya esquiñadas y armadas tres trincaduras de a seis pedreros cada una, de 36, 46 y 48 pies de quilla, con 18, 20 y 21 remeros, piezas de a 6 y de a 8 las dos últimas, además de los pedreros. También tiene otra en astillero de 30 remos y 60 pies de quilla, además de una goleta que están construyendo en Canala”⁹⁵.

Esta última lancha parece que ya estaba navegando a comienzos del mes de diciembre: “El señor ministro de Marina dijo que había en aquella costa buques suficientes para hacer insignificantes las fuerzas que hubieran creado los facciosos reducidas a sólo cuatro pequeñas trincaduras, y que el gobierno se ocupaba incesantemente del aumento de la marina que bajo muchos conceptos era útil y necesaria en España”⁹⁶. Al parecer acabaron haciendo algunos abordajes notorios: “Bilbao 15 de diciembre.- Los carlistas después de haber armado tres trincaduras o cañoneras en Mundaca, puertecillo situado a cinco leguas de éste de la embocadura de nuestra ría, acaban de cometer un acto de piratería, tanto más inexcusable cuanto que no pueden presentar patente reconocida por ninguna Potencia. La goleta dinamarquesa Elba, capitán R. Moller, partida de Arhusen en Funtlandia con dirección a Matamoros, que llevaba 74 pasajeros de todas edades y sexos, que iba a establecerse allí, se vieron precisados por causa del temporal a anclar en nuestra costa, con intención de entrar por la ría hasta Bilbao, para reparar las averías y tomar víveres. El 8 del

⁹³ Eco del Comercio, miércoles 17 de octubre de 1838, número 1630.

⁹⁴ El Guardia Nacional, domingo 4 de noviembre de 1838, número 1021.

⁹⁵ Eco del Comercio, domingo 18 de noviembre de 1838, número 1662.

⁹⁶ Eco del Comercio, martes 4 de diciembre de 1838, número 1678.

corriente de nueve a diez de la mañana fue acometida por las tres lanchas cañoneras carlistas, que después de haber disparado un cañonazo se apoderaron del buque”⁹⁷.

La osadía de la pequeña flotilla de cañoneras carlistas llegó hasta el extremo de ponerse a la entrada de la ría de Bilbao a mediados del mes de febrero de 1839: “Bilbo 16 de febrero.- Poco ha faltado para que en el abra misma de este puerto haya sido apresado por tres trincaduras facciosas un buque español que venía de Liverpool: al vapor inglés Cometa debemos que no fuera presa de los enemigos. Mientras no se ocupe a Bermeo tendremos de esto todos los días; además son incalculables los daños que se originan al comercio, porque en Bermeo se concentra toda la riqueza de Vizcaya, al paso que Bilbao perece, y los rebeldes tienen con ello una mina inagotable. Es imposible que podamos estar así mucho tiempo. La Junta de comercio no ha podido desentenderse de los clamores que se levantan en todas partes...”⁹⁸



El Comandante de estas fuerzas llegó a hacer en muy poco tiempo bastante famoso: “Esto aseguran las gentes que han venido del país enemigo ha producido a la vez un testimonio, por lo que apresó el comandante Otalora, y una general alegría por la protección que los franceses han prodigado a los marineros carlistas, salvándoles de ser nuestros prisioneros. Es tanto más escandaloso que en una de las lanchas que se guarecieron con nuestro aliado, se encontraba el famoso *Cojo*, comandante de las trincaduras facciosas, y hoy nos aseguran que ha habido repique de campanas en todos los puertos de la costa con motivo de este suceso”⁹⁹.

Para los isabelinos, igual que en años anteriores, los pescadores vizcaínos seguían siendo sospechosos de prestar auxilio al enemigo:

“Ministerio de Marina. El 9 del mes que fenece navegaba el vapor Isabel II desde San Sebastián a Santander, y en el meridiano del cabo Machichaco avistó al Sur unas

⁹⁷ Eco del Comercio, domingo 30 de diciembre de 1838, número 1704.

⁹⁸ Eco del Comercio, lunes 4 de marzo de 1839, número 1768.

⁹⁹ Eco del Comercio, lunes 18 de julio de julio de 1839, número 1904.

treinta trincaduras pescadoras de Bermeo, y más a la mar se hallaba la corbeta de guerra francesa la Coqueta en calma y sin gobierno. Nuestro vapor se dirigió a las trincaduras, y estas luego que le conocieron se pusieron en huida con dirección a la Coqueta para ampararse de su pabellón; pero consiguió cortar y apresar 11, que condujo a San Sebastián, dejando las demás atracadas a la corbeta de guerra francesa.

Este suceso ha sido participado al ministerio de la Guerra del pretendiente, y publicado en el Boletín de Navarra y provincias Vascongadas, numero 186, con admirable inexactitud y maña para persuadir a aquellos siempre ilusos y nunca desengañados habitantes que el gobierno francés les protege, en los términos siguientes:

“El comandante de infantería don Ignacio de Arias, encargado de la defensa de la costa de este señorío, con fecha de ayer me dice lo siguiente: A cosa de las cuatro de ayer tarde, al regresar para tierra desde el mar las lanchas pescadoras del próximo puerto de Bermeo y éste, se dieron vista con un vapor que a igual tiempo se presentó en las mismas aguas, procedente de la parte de San Sebastián. A pesar de que ignoraban aún la divisa del pabellón que conducía enarbolado, se dieron precipitadamente a la fuga, y perseguidos vivamente por él, pudieron a puro trabajo dar alcance a una fragata francesa que se divisaba en el horizonte, y se acogieron todos a su costado, donde permanecían tranquilas, hasta que reconociendo al anoecer al citado vapor, y asegurado por uno de los patrones de dichas lanchas que también parecía de nación francesa, con tal confianza, si bien por equivocación, por pertenecer al gobierno revolucionario, se dieron a la vela; y en vista de que 10 de ellas habían sido presas, retrocedieron las demás al costado de la insinuada fragata francesa. Acto continuo se presentó también el mencionado vapor cerca de ella, intimando a su comandante que dejase las lanchas sin darlas auxilio, para conducir las presas igualmente a las otras 10; se opuso y luego a ello el comandante de dicha fragata...”¹⁰⁰

Estaba claro que la forma de acabar con la fuerza naval carlista era ocupar definitivamente todo el tramo de costa entre Bermeo y Mutriku:

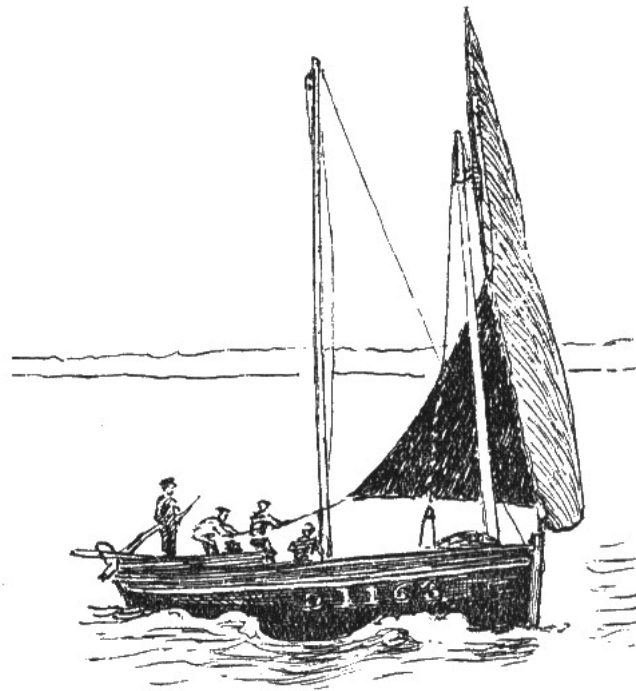
“Parte recibido en la secretaría de Estado y del despacho de Marina. Según participa el comandante de las fuerzas navales de la costa de Cantabria al señor ministro de Marina con fecha 7 del corriente, ha ocupado los puertos de aquella costa, que lo estaban antes por don Carlos. En la ría de Mundaca se ha encontrado una goleta y cinco trincaduras que se hallaban a pique, y que trataba de poner a flote. El mismo jefe ha dispuesto guarnecer la isla de San Nicolás de Lequeitio hasta que, poniéndose en comunicación con los jefes del ejército, pueda disponerse lo que sea más conveniente. Los habitantes de aquellas poblaciones se manifiestan en el mejor sentido, y vuelven a entregarse al ejercicio de la pesca, cuya industria les es muy productiva. La gente de nuestros buques observa la mejor disciplina.

¹⁰⁰ Eco del Comercio, miércoles 21 de julio de 1839, número 1917.

En San Sebastián habían entrado el 8 tres lanchas que se hallaban armadas en Bermeo”¹⁰¹.



¹⁰¹ Eco del Comercio, domingo 15 de septiembre de 1839, número 1964.



2. 3. EN LA ÚLTIMA GUERRA CARLISTA

La última ocasión en que vamos a ver actuar a las trincaduras como barcos de guerra será en el último conflicto carlista. Aunque, es indudable, el papel jugado por las mismas no alcanzó los niveles que acabamos de ver en los años treinta. Por las noticias encontradas hasta el momento, los más madrugadores a la hora de fijarse en las cualidades militares de nuestras lanchas fueron los carlistas. El 28 de mayo de 1872 se publicaba esta nota: “El reclutamiento de mozos continuaba en Vizcaya, así como se sabe que en Lequeitio una partida facciosa se apoderó de una trincadura, desarmando a la gente que la tripulaba”¹⁰². Acción parecida a la ocurrida casi al acabar aquel año 1872: “El cura Goiriena con 26 hombres entró en Bermeo, población muy liberal de Vizcaya, cobró contribuciones, desarmó una trincadura y llevó rehenes. Esta apatía de los pueblos debía abrir los ojos al Gobierno”¹⁰³.

En plena y abierta guerra, en 1874, con un buen puñado de trincaduras y traineras escampavías, la flota gubernamental en aguas norteñas era esta: “La situación de las fuerzas navales de nuestro litoral es la siguiente: la Consuelo en el Ferrol, el Buenaventura y el Ferrolano en Bilbao y el Gaditano cruzando sobre Guetaria y Lequeitio con la trincadura Centinela; el remolcador número 3 sobre San Sebastián; dos escampavías en el Bidasoa; tres sobre Pasajes; dos sobre Castro-Urdiales y Bilbao: el Aspirante en Santander componiéndose”¹⁰⁴.

¹⁰² La Época, martes 28 de mayo de 1872, número 7197.

¹⁰³ La Época, lunes 30 de diciembre de 1872, número 7399.

¹⁰⁴ La Circunstancia, lunes 19 de enero de 1874, número 9.

Los carlistas querían contar también con algún elemento naval: “Según carta recibida en Santander, los carlistas han armado en Ondarroa tres trincaduras con 23 remos cada una que pueden abordar las embarcaciones mercantes, ya para proveerse de víveres, ya para imponerles contribuciones de guerra, como hicieron con el quechemerín Victoria y la goleta José”¹⁰⁵.

A pesar de la presencia evidente de trincaduras, está claro que en este conflicto las autoridades gubernamentales quisieron modernizarse. Por eso buscaban ya en 1874 nuevas unidades:

“El día 1º de julio han debido ser relevadas en el crucero de la costa cantábrica las goletas Ligera, Prosperidad, Remolcador número 3 y escampavías Nervión y Felisa, por el vapor León, donde arbola su insignia el Sr. Barcáiztegui, la corbeta Consuelo, la goleta Concordia, la trincadura Benigna y los escampavías Guipúzcoa y Veloz, pasando los primeros a provistarse de carbón y víveres a los puertos de Santander y San Sebastián, con objeto de quedar inmediatamente en disposición de salir nuevamente a la mar.

En Portugalete se halla situada la goleta Buenaventura y en Olaveaga el vapor Gaditano, hallándose en San Sebastián, preparándose para salir para Ferrol con objeto de remediar algunas averías en su máquina y ruedas, el vapor Ferrolano, que conducirá a remolque al vapor Aspirante, que de resultas de una bomba que cayó en su cubierta, cuando el sitio de Bilbao, se encuentra en muy mal estado”¹⁰⁶.



Las labores, siendo importantes, eran más bien de carácter auxiliar, como bien pone en evidencia esta crónica del bombardeo de Irún: “Desde el momento que empezó el bombardeo de Irún, las fuerzas navales allí destacadas, compuestas de las lanchas “Godinez” y “Rulla” y las trincaduras “Centinela” y “Benigna” prestaron muy buenos servicios: pues no sólo batían al enemigo, sino que abastecían a la plaza de víveres y municiones bajo el constante fuego que se les hacía de las alturas, y además condujeron a los fuertes varios cañones, uno de ellos de 16 centímetros; operación que se llevó a cabo

¹⁰⁵ *Ibidem*.

¹⁰⁶ *El Imparcial*, sábado 4 de julio de 1874.

con general aplauso a pesar de las dificultades que fue preciso vencer bajo el fuego enemigo, con los pocos elementos de que se disponía para su desembarque”¹⁰⁷.

Como de forma muy clarividente pone de manifiesto el siguiente informe del mes de junio de 1875, el gran problema, al igual que en el primer conflicto carlista, estaba en la vigilancia de una costa tan difícil como era la vasca. Allí, aunque no en la misma magnitud que décadas atrás, trincaduras y traineras podían seguir desempeñando valiosas colaboraciones:

“Siendo la vigilancia de la costa cantábrica uno de los asuntos que más llaman la atención, dice LA PUBLICIDAD que los fondeaderos de Bermeo, Mundaca, Elanchove, Lequeitio, Ondarroa y Motrico son los que reunían mejores condiciones para desembarcos clandestinos de consideración, como lo probaba el haber sido los únicos puntos escogidos por los carlistas para verificarlos.

Propone, pues, nuestro colega que las fuerzas estacionadas en Bilbao vigilen a Plencia y sus inmediaciones; este servicio podría ser desempeñado de noche por un vapor pequeño y una o dos trincaduras, o mejor lanchas de vapor, que además de la entrada de Plencia vigilasen las playas inmediatas de Arbiuzas, Beñacos y Baquio, en cuyos sitios, aunque es poco probable que pudieran verificarse con rapidez alijos de consideración, debería sin embargo establecerse la vigilancia, porque la necesidad hace milagros.

También debería vigilarse de noche, añade, la desembocadura del río que pasa por Somorrostro con otro pequeño vapor y una o dos lanchas que cuidaran de Ciérvana y otros pequeños surgideros en dirección de Castro.

Además de este servicio de noche, terminado el cual deberían las fuerzas que lo desempeñasen retirarse a descansar a Portugalete o Algorta, si las circunstancias lo permitiesen, debería haber un vapor de guerra que constantemente cruzara entre Somorrostro y Cabo Machichaco, tanto de día como de noche, para ir en auxilio, si necesario fuese, de las fuerzas sutiles mencionadas.

Hay otro punto de alguna importancia comprendido entre Lequeitio y Ondarroa: es una pequeña playa en un seno que forma la costa, cuyo nombre no recordamos, y que si la memoria no nos es infiel, se utilizó en la guerra pasada para un desembarco de las tropas del gobierno; aquí podrá colocarse de noche una lancha de vapor en combinación con el vapor de Lequeitio o el de Ondarroa”¹⁰⁸.

En el cruel año de 1875 las trincaduras constitucionales hicieron fundamentalmente labores de vigilancia:

“La trincadura de Fuenterrabía, que está prestando muchos y muy importantes servicios, sorprendió el 15 por la noche en la mar una gran lancha que, cargada de

¹⁰⁷ La Discusión, domingo 6 de diciembre de 1874, número 1909.

¹⁰⁸ La Época, domingo 20 de junio de 1875, número 8273.

vino, tabaco, aguardiente, espíritus, espermas y otros artículos se dirigía sin duda de la costa francesa al campo enemigo. Dióla el ¡quién vive! Y al ver que en vez de ser contestada huían los sorprendidos, hízoles dos descargas y marchó en su persecución hasta darles caza.

La lancha enemiga contaba con 15 hombres de los que resultaron dos muertos y cuatro heridos, quedando todos ellos prisioneros. Los muertos y heridos fueron llevados a Fuenterrabía; los prisioneros y la embarcación con sus mercancías han quedado a disposición de la marina de guerra”¹⁰⁹.

“Días pasados la trincadura de San Sebastián apercibió el paso de una lancha lequeitiana por aquellas aguas; la siguió, y al ver que no quería detenerse, la hizo fuego y la apresó, después de haberla causado dos muertos y tres heridos. La lancha llevaba cargamento de comestibles y otros géneros, créese que con destino a los carlistas”¹¹⁰.



Aunque de forma ocasional los carlistas pudieron armar sus propias trincaduras, o utilizar otros barcos de pesca en el transporte de víveres y pertrechos de guerra, la fuerza naval de sus enemigos fue siempre abrumadoramente superior:

“La escampavía Felisa ha conducido municiones de boca a Guetaria. El vapor Urra desembarcó ayer en este puerto abundantes municiones de artillería. Se encuentran actualmente de crucero en nuestras costas las goletas de guerra Concordia y Sirena, el aviso Marqués del Duero, los vapores Gaditano y Ferrolano, y las trincaduras de Guetaria, Fuenterrabía y esta ciudad (San Sebastián). Hállanse además apostados en

¹⁰⁹ La Iberia, martes 21 de septiembre de 1875, número 5805.

¹¹⁰ La Correspondencia de España, martes 21 de septiembre de 1875, número 6503.

el Bidasoa la cañonera Tajo, la lancha Godinez y las falúas de carabineros de Fuenterrabía e Irún.

Entre los buques extranjeros que recorren la costa entre Santander y Pasajes, se cuentan las cañoneras francesas Oriflamme y Epien (este último en el Bidasoa), la cañonera alemana Nautilus, que ha llegado a Pasajes procedente de Santander, una corbeta sueca y la corbeta inglesa Lively”¹¹¹.

Si hemos de hacer caso a la siguiente noticia, la historia militar de las trincaduras y traineras escampavías acabó a comienzos del mes de mayo de 1876:

“Se ha dispuesto que las trincaduras y escampavías que se hallaban afectas a las fuerzas navales del Norte, vuelvan a sus antiguos apostaderos a prestar el servicio de su instituto”¹¹².



¹¹¹ El Siglo Futuro, lunes 25 de octubre de 1875, número 1.

¹¹² La Correspondencia de España, viernes 12 de mayo de 1876, número 6733.



Victoriano Sánchez Barcaitegui, jefe de la fuerza navales llerales.

Lanchas de altura.

Reciben este nombre las embarcaciones dedicadas especialmente á la pesca de atún, merluza y besugo por la gran distancia á que lo verifican. Son como indica el modelo numero 23 sin cubierta y sus dimensiones las siguientes:

Largo	45 á 50 piés.
Manga	9 á 10 ¹ / ₄ »
Puntal	3 piés 10 pulgadas á 4 »

La *quilla* que en el modelo es de roble puede también construirse de haya: es recta, de 6 pulgadas de alto por 3¹/₂ de grueso.

El codaste de popa está á escuadra y sus dimensiones 5 pulgadas de grueso por 7 de ancho, igual que el de proa y ambos de roble. El de popa del modelo es de manzano.

Las contra-zapatatas son de roble.

Los armazones, de las curvas formadas por el tronco y raíz del roble de 3¹/₂ pulgadas de alto por 3 de grueso.

Los careles también de roble, si bien es preferido el nogal como indica el modelo, de 3 pulgadas de grueso por 4¹/₂ de ancho.

Los tamboretas y bulascamas de roble igualmente que los bragueros que sostienen los bancos y que tienen 1¹/₂ pulgada de grueso por 8 de ancho.

La entablación exterior que en el modelo es de pino puede sustituirse por el roble hasta la línea de flotación, empleándose en el resto el Pino del Norte.

La clavazón está galvanizada y es de 4¹/₂ pulgadas de largo abajo y solo de 4 arriba.

La cabillería de hierro que en el modelo se señala por puntos encarnados se sostiene con tuercas y la de madera se emplea uno ó dos, según la anchura de cada armazón.

El Timón y la Orza son de nogal ó castaño.

Para el calafeteo se usa una ó dos mechas de estopa y la carena de brea y sebo al exterior y en el interior de alquitrán hasta los bragueros y pintura en el resto. La obra muerta lleva en la parte exterior debajo del carel una faja de pintura de unas 4 pulgadas de ancho.

La tripulación es de veinte hombres para la pesca del besugo y de ocho para la de merluza y atún.

El aparejo está constituido por dos palos, empleándose seis velas, dos á dos, según el tiempo. La vela mayor de 200 varas cuadradas; el trinquete de 120; el burriquete mayor de 90; el mediano de 60; el pequeño de 34 y el llamado *cerverano* de 20.

El palo mayor ó sea el de popa de unos 42 piés en verano y 36 en invierno: el de proa ó sea el trinquete de 30 piés de largo y la verga de 28. Cada palo vá provisto de su cordel de diferentes tamaños á los que dán el nombre de *drizas*, que pasan por poleas, según se indica en el referido modelo.

Las dimensiones de los remos son: los de popa y proa de 16 piés y los demás de 14.

El coste de estas lanchas se calcula.

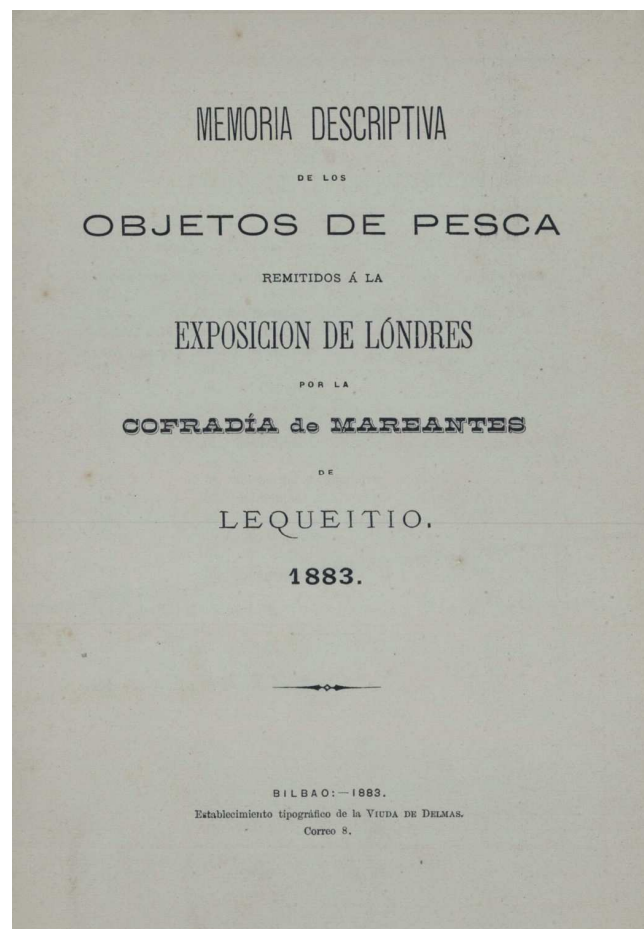
Casco	5.000 reales.
Aparejo, velas y remos.	4.000 »
TOTAL.	9.000 »

Los gastos de conservación y reparación de la lancha y aparejos son de cuenta del propietario. Los aparejos de pesca, á excepción de las redes, de cuenta de los pescadores.

El producto de la pesca deducidos los gastos de la carnada y los derechos de Cofradía se distribuye á partes iguales, llamadas *soldadas*, entre la tripulación, aumentadas en tres más que representan las correspondientes al propietario y en dos cuartas pertenecientes la una al patrón y la otra á la *llamadora*. Se dá este nombre á la muger encargada de avisar á la tripulación y de conducir á la lancha los aparejos de la misma. Además el patrón recibe del propietario una gratificación durante el periodo de la pesca ó sea durante la *costera*.

El tiempo empleado en el recorrido y operación de la pesca

es generalmente de tres á cuatro de la mañana á igual hora de la tarde, según el viento y el estado de la mar.





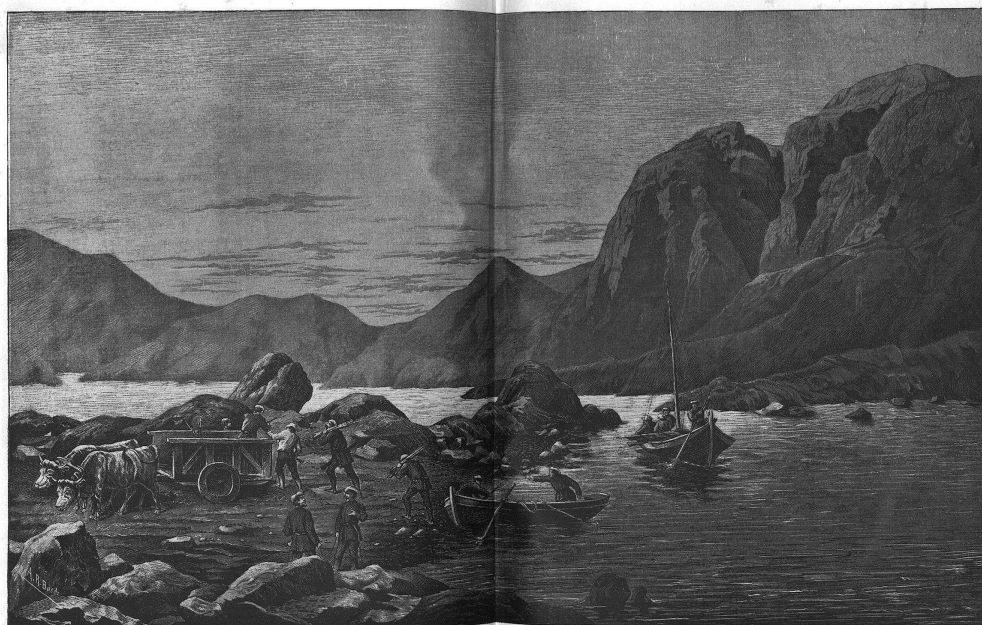




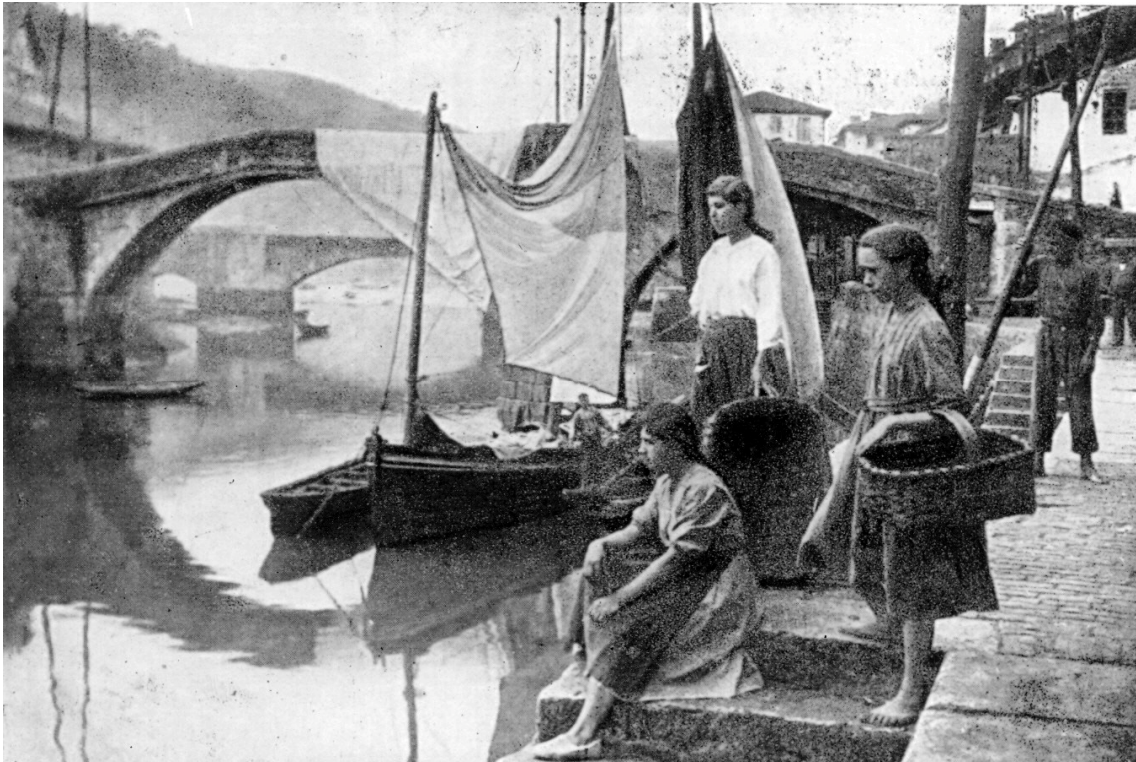




EL ESTANDARTE REAL



DESEMBARQUE DE ARMAS EN LA COSTA DE VIZCAYA.—COMPOSICIÓN Y DIBUJO DE A. ROSS BOSCH.



IMÁGENES:

RAFAEL MONLEÓN

BENIGNO RODRÍGUEZ SANTAMARÍA

MUSEO ZUMALAKARREGI

KOLDO MITXELENA KULTURUNEA

GIPUZKOA KULTURA

GALLICA

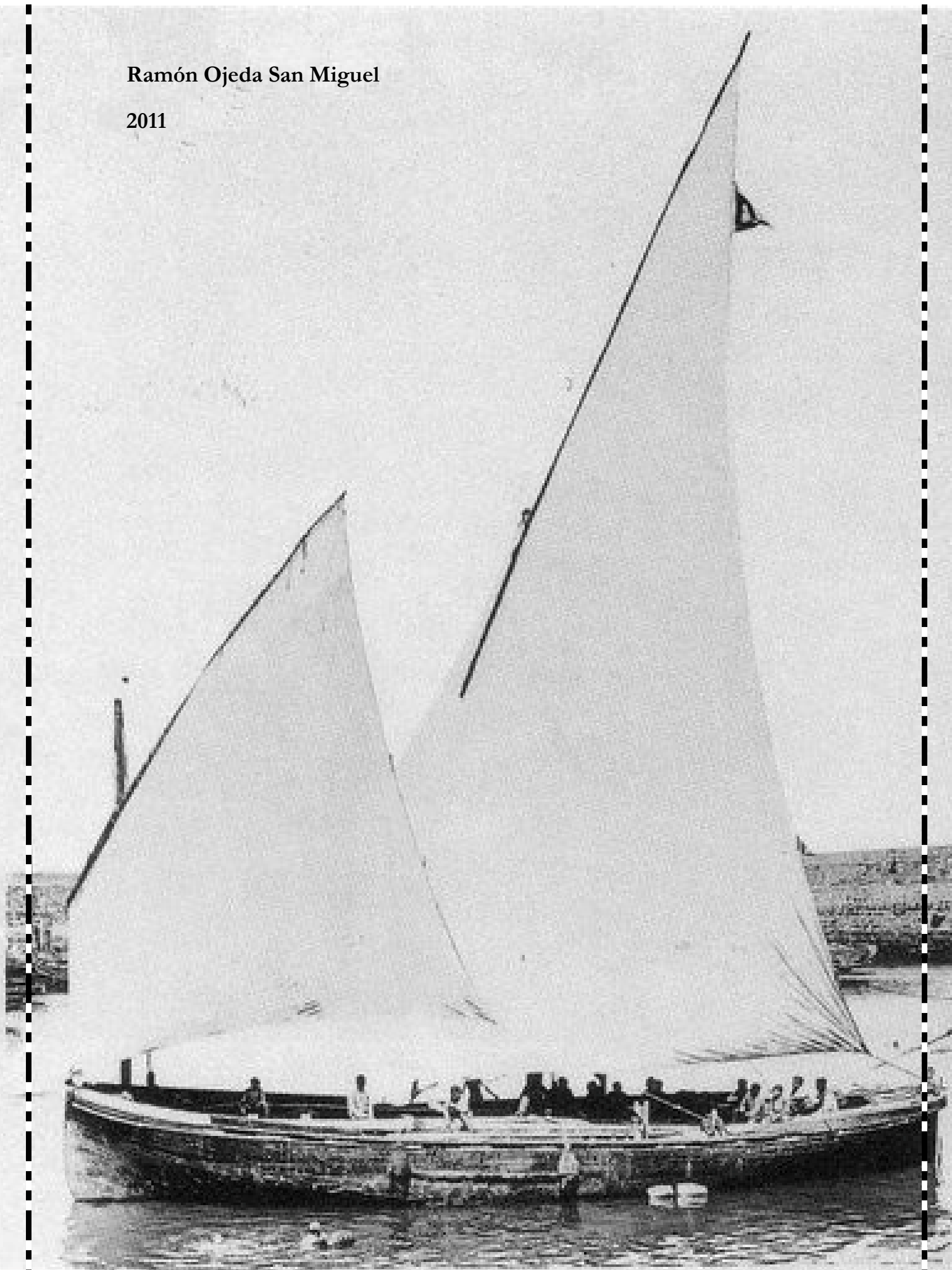
ARCHIVO PROPIO

ILS. ESPAÑOLA Y AMERICANA



Ramón Ojeda San Miguel

2011



CASTRO URDIALES

