

Depósito Legal: BU-21-2004

“El aspecto del océano es imponente en este puerto (Castro – Urdiales). Casi nunca está apacible y tranquilo; parece el alma de un hombre violento avasallado por emociones tumultuosas. Casi nunca se ven aquí las ondas serenas y con un movimiento dulce y acompasado venir una tras otra a expirar en la playa. Siempre olas embravecidas, estrellándose con estrépito: ordinariamente oscuras y turbulentas, como la atmósfera que reflejan. A veces despunta el día con una mañana deliciosa; los mareantes aparejan sus lanchas para ir a la pesca, salen en formación a modo de flota, pero no bien se alejan del muelle, no bien doblan el peñón donde está la ermita de Santa Ana, soplan vientos, se ennegrece el horizonte, se revuelven las aguas, se arma la tempestad y los pescadores tienen que refugiarse en el puerto, resignándose a perder todo el día que pensaban explotar con sus faenas”.

Antolín Esperón, año 1850.



ALGUNAS NOTAS SOBRE EL ENTORNO NATURAL

Aunque está claro que el ser humano puede influir y dejar su huella, y de hecho lo hace en muchas ocasiones y tiempos, la naturaleza presenta siempre unas formas de movimiento muy autónomas. La población de peces, en términos más económicos los “recursos pesqueros”, desde una perspectiva ecológica constituye un bien renovable, pero a la vez también limitado. Y, al mismo tiempo, una riqueza que para los hombres, evidentemente por imperativos naturales, ha sido siempre sumamente variable.

Partiendo de estas premisas es indudable que la actividad pesquera, además de ser eminentemente histórica, en el sentido de que el pescado es una mercancía, y por ello ha estado sometido a los cambios que su comercialización ha conocido con el paso de los siglos, es también una práctica que ha ido acumulando generación tras generación conocimientos técnicos, y sobre todo se ha tenido que adaptar a las mutaciones del recurso. Dicho lo cual, no cabe ninguna duda que para acercarse a este mundo hay que conocer, aunque sea sólo en niveles muy básicos, el medio natural en el que se desenvuelve.

La costa castreña, como gran parte del resto del litoral cantábrico, englobada dentro del Golfo de Vizcaya, se puede definir como rectilínea, abrupta y con acentuados acantilados. Las montañas prácticamente acaban en la misma línea del litoral. Geológicamente el roquero costero es mayoritariamente mesozoico, con calizas cretáceas y jurásicas.

Desde la perspectiva de la Batimetría la característica más sobresaliente de nuestra costa es la brevedad de la plataforma continental, seguida rápidamente por las pendientes de los grandes fondos marinos. Así, dentro del contexto geográfico del Golfo de Vizcaya, contrasta nítidamente la amplitud de la plataforma francesa frente a la estrechez de la cantábrica. En la parte vasco-cantábrica los 100 metros de profundidad se alcanzan enseguida, en cuanto se entra en la mar entre 5 y 10 millas.

De Este a Oeste, arrancando del litoral francés, se abre la gran Depresión de Cap-Breton, que a lo largo de prácticamente 200 kilómetros de bajada prolongada llega a alcanzar los 3.400 metros. De Sur a Norte esta depresión submarina de Cap-Breton aparece cruzada por dos estrechas y también muy profundas gargantas: los llamados Cañón de Santander y Cañón de Torrelavega. En fin, en palabras de Arija, “ Las principales características morfológicas de esta zona costera son: a) Una configuración compleja como consecuencia de grandes fosos surcados por profundos cañones submarinos;

b) la brevedad de la estrecha plataforma costera que se desarrolla paralelamente a la costa;

c) un talud escarpado, de forma irregular, hace descender el fondo desde los 200 metros de la plataforma continental a los 1.600 metros;

d) a continuación se extiende sobre 50 kilómetros una larga plataforma horizontal de 2.500 metros de profundidad media, a la que sucede un talud con una pendiente media del 5,5 por 100 hasta los fondos abisales superiores a los 3.000 metros”¹.

La presencia de los recursos pesqueros evidentemente en buena manera vendrá determinada por estas características geográficas y geológicas; pero también por otras importantes variables: temperatura, salinidad de las aguas y movimiento de las mismas. Vayamos con la primera. La temperatura de las aguas cantábricas viene determinada por un embolsamiento de agua caliente en la parte que podemos considerar como más propiamente el Golfo de Vizcaya, y que surge claramente todos los años a partir del mes de mayo. Pero también, no se puede olvidar que frente a las costas gallegas se produce una subida de aguas profundas y frías. Ahora bien, en esencia, podemos afirmar que “El Cantábrico es un mar esencialmente templado, incluso lo es anormalmente ya que su temperatura es 4 grados superior a la que le corresponde por su latitud (...). Las aguas cantábricas en febrero no bajan de los 11°. En mayo oscilan entre los 13° y 15° y en agosto de los 18° a 20°”².

Esta variable de la temperatura junto con la de la salinidad probablemente son de las más determinantes. Decimos esto pues es de sobra conocido que una mínima variación en las mismas puede hacer cambiar drásticamente el hábitat en el que viven los peces, pudiendo en términos negativos producir la destrucción del plancton, y con ello una violenta reducción de los recursos pesqueros. Salinidad y temperatura van tan estrechamente unidas, que cuando aumenta la segunda lo hace también consecuentemente la primera. Al igual que en otras zonas del Atlántico NE, en el Cantábrico la salinidad suele oscilar por término medio entre el 35 y el 36 por mil. Aunque hay que señalar que entre los meses de junio y noviembre penetran en el golfo de

¹ Arija Dufol (84), p. 14.

² Ibidem.

Vizcaya aguas calientes que modifican al alza la salinidad existente en condiciones normales.

No podemos dejar de señalar en esta pequeña introducción la variable de los vientos. En el Cantábrico,

“Los vientos más frecuentes son los del norte y noroeste, siguiéndoles en importancia los del sur. Los primeros abundan en verano y los segundos en invierno. El anterior régimen se ve afectado por las brisas de mar a tierra y las de montaña y valle, que predominan en primavera y verano, soplando del NE y SW.

Los temporales son bastante frecuentes, siendo los más fuertes los del tercer y cuarto cuadrante. Los del W. Tienen lugar de octubre a marzo y principalmente en enero y febrero. El viento sopla del SW. Y después rola del WSW., con lluvias y chubascos, pasando rápidamente al WNW. La mar resulta muy afectada, empeorando notablemente. En marzo y septiembre las mareas vivas de máximo coeficiente, animadas por fuertes vientos, suelen producir un violento oleaje que bata furiosamente al litoral cantábrico.

La galerna es un viento fuerte, y a veces huracanado, que sopla entre el W. Y el NW. Las temibles y violentas galernas cantábricas se producen súbitamente de junio a septiembre, siendo su mayor frecuencia en los meses de julio y agosto. Su repentino desencadenamiento suele sorprender a las embarcaciones de pesca, sin darles tiempo a buscar el amparo de los puertos, cobrándose numerosas víctimas. La mecánica de la galerna cantábrica es sencilla: la insolación estival de la costa cantábrica provoca el calentamiento de masas de aire que se elevan rápidamente, ocupando su lugar el aire húmedo del este y noroeste, lo que origina un ciclón local, violento y de corta duración”³.

Por último, también, si queremos acercarnos a la historia del mundo pesquero con algunas señales importantes de referencia, hay que hacer un pequeño comentario sobre el movimiento de las aguas en el mar Cantábrico. Básicamente en el Golfo de Vizcaya se juntan tres masas de agua: en primer lugar, una capa superficial de origen atlántico de unos 300 metros de grosos; entre los 600 y 800 metros, siempre de forma aproximada, aparece una capa de aguas mediterráneas; y más en profundidad, proveniente de zonas noruegas y del Labrador, surge la denominada Agua profunda del Atlántico Noreste. Sin duda, son las capas de aguas superficiales, con sus movimientos, las más importantes para la fauna piscícola, puesto que es en ellas donde suceden los mayores y fundamentales procesos biológicos.

“Movimientos de las aguas del Cantábrico

³ Ibidem, p. 16.

En primer lugar hay que destacar las mareas. Los movimientos de flujo y reflujo son de importancia en el Atlántico, siendo de varios metros de diferencia de nivel entre la bajamar y la pleamar. En Santander la diferencia es de 2,87 metros por término medio, mientras que en Vigo es de 3,3 metros y de 3,6 metros en Cádiz.

El juego de pleamares y bajamares produce corrientes variables según sea el coeficiente de marea en el momento dado; así, hay una corriente “hinchante” o “creciente” con las dos pleamares en el interior de los puertos y una corriente “vaciante” dos veces al día al producirse las dos bajamares.

Las marejadas producen también corrientes de intensidad variable. Típicas del Cantábrico son sus marejadas de fondo. Las más violentas son las que proceden del NW.

Los ríos al desembocar producen corrientes de agua que varían de intensidad según sea el caudal volcado al mar (...). San Vicente de la Barquera y Castro Urdiales carecen prácticamente de este tipo de corrientes.

Una corriente oceánica es la de Rennell, derivada de la corriente del Golfo y que se mueve en las costas cantábricas de oeste a este. Relacionada con esta corriente están las corrientes transgresivas estudiadas por Le Danois.

Las corrientes derivadas de los vientos dominantes se traducen en una corriente de oeste-este a lo largo del litoral, que es la dominante, particularmente en noviembre y febrero, época en la que predominan los temporales del NW. En verano predomina la corriente hacia el oeste a causa del viento del este que sopla con constancia. En Santander, concretamente el nordeste.

Igualmente cabe señalar, aunque su influencia es menor, las brisas marinas y las terrales; en cambio, es violenta dentro de las bahías y ensenadas abiertas hacia tierra y, particularmente en la bahía de Santander la corriente provocada por el viento sur.

En conjunto la zona cantábrica señalada puede considerarse como de corrientes irregulares en dirección e intensidad. La intensidad no suele rebasar el nudo, llegando difícilmente a 1,5 nudos y no alcanzando nunca los dos nudos”⁴.

Todos estos fenómenos acaban incidiendo casi directamente sobre el mundo biológico del Cantábrico. Los cambios en corrientes, aguas y vientos finalizaban confluyendo desde la primavera a la llegada del invierno, y pese al calentamiento, en el llano de la plataforma continental se mantienen masas frías de agua provocando un

⁴ Ibidem, pp. 16 y 17.

enriquecimiento de la población de peces. Pero estos fenómenos varían en función de las estaciones del año, de forma que los cadencias biológicas también lo hacen, y en consecuencia la actividad pesquera no ha tenido más remedio que adaptarse a una especie de calendario biológico⁵. Pero, en general, la plataforma y zonas aledañas del litoral cantábrico conforman un lugar bastante bonancible como fuente de alimentos para muchas especies de peces. Aunque nunca hay que perder de vista que los cambios en las componentes oceanográficas y en las condiciones climáticas producen cambios en el medio, que estos afectan a la fauna, y que los pescadores se tenían que amoldar, tanto en calendario como en medios técnicos, a estas variaciones.

Dadas las condiciones del litoral cantábrico, podemos decir que el número de especies es abundante y variado. Se puede realizar una, pero importante, clasificación distinguiendo entre los especies que acuden al Cantábrico en sus migraciones anuales, y los que tienen en él su hábitat permanente.

“Las especies migratorias se las captura a lo largo de su migración, ya que utilizan rutas constantes y conocidas, en los caladeros donde se alimentan o buscan su reproducción. La llegada a las costas buscando aguas menos profundas, tranquilas y menos frías para la freza o en retirada de las mismas al alcanzar una edad adulta, determina los movimientos migratorios llamados “costeras”, presentándose los peces en concentraciones de numerosos individuos, denominándose a estas concentraciones “bancos de pesca” y en las costas santanderinas “manjúa”⁶. Las especies migratorias que más importancia han tenido en la historia de la pesca de Castro Urdiales, y en general del Cantábrico, han sido: merluza, túnidos (con el bonito a la cabeza), sardina, anchoa, chicharro, abadejo, paparda y anguila.

Como hemos dicho, además de los peces migratorios, en nuestro litoral han proliferado otras muchas especies, buena parte de las cuales también han jugado un papel fundamental en la historia pesquera. Sin lugar a dudas, a la cabeza de todas ha estado el besugo, pero también otras: mioma, algunos toinos, bramante, congrio, lubina, mero, reina, anillo, boga, pargo, mojarra, barbo, durdo, julia, cabracho, lirio, faneca...

A todas estas especies hay que añadir, a riesgo de hacer la relación inacabable, la importancia que asimismo para la población pescadora han tenido los crustáceos, moluscos, e incluso la recogida de algas. Para finalizar, y aunque desde hace mucho tiempo ya no sean un elemento familiar en nuestra costa, tampoco deberíamos olvidarnos de la incidencia que tuvieron las ballenas.

⁵Sobre estas variaciones biológicas, que tanto influyen en la actividad pesquera, comenta J. Garay: “(...) la festividad de San Francisco, fecha en que los pescadores castreños desde tiempos inmemoriales, hacían la carnada de bocartillo para la pesca del besugo. Es por esta época cuando arribaban y arriban las aves del norte; pitorros, chirrines, mayones, cofres etc., dejando todos ellos, sus aposentos de verano y comenzando a huir de las crudas estaciones que se acercan en las septentrionales banquisas. Llegaban también grandes ríos de agua mala, que inundan las playas en bajamar así, como millones de medusas de la variedad de la carabela portuguesa. Despertaban las tómbolas de chicharro y los panchos comenzaban a recogerse a los cantiles, desde las radas costas y bahías, donde habían estado rumiando siendo jargas desde la primavera, y saliendo ya panchos.

Paralelamente en nuestra costa cantábrica, la pesca; barbos, jibiones y cabrachos y otras especies se reúnen, en el mes de septiembre, para alejarse a aguas más profundas, unas con carácter trófico y otras genético”, Garay (2001), p. 11.

⁶ Arijá Dufol, ob. cit., p. 27.



PRECEDENTES, MUNDO MEDIEVAL, GRANDES PESQUERÍAS ATLÁNTICAS Y BALLENAS

1. LA PESCA: PRIMEROS ESTADIOS

1.1. ÉPOCAS INICIALES

Se tiende a pensar, utilizando fundamentalmente datos provenientes del mundo arqueológico y el razonamiento natural, que las primeras capturas de peces realizadas por el ser humano debieron hacerse “a mano” y utilizando “arpones”. El siguiente paso en la evolución técnica de la pesca correspondería al uso de “trampas fijas”, unido a la experimentación con diferentes tipos de cebos. Más tarde llegaría el empleo de hilos cebados mediante anzuelos realizados con espinas o huesos de animales. Finalmente, el último peldaño en el discurrir técnico, sería el empleo de “trampas móviles” o “redes”, sistemas que iban a posibilitar capturas de grandes cantidades de peces.

Difícil resulta, y por ello no nos hemos aventurado a hacerlo, precisar lugares, fechas y épocas para todos estos cambios y avances con un mínimo de precisión, y más dadas las características de este trabajo. Pero existe una cuestión básica, que hay que tener muy presente, para poder entender buena parte del devenir del mundo pesquero: que el pescado es, y ha sido, fundamentalmente un alimento, y que éste es naturalmente muy perecedero. Dicho de otra manera: la utilización de los peces como alimento para los

humanos presenta de salida el gran problema de su limitada utilización, es decir, que su carne se descompone con enorme celeridad. Partiendo de esta base parece indudable que en los primeros estadios de la civilización humana el pescado se consumiría recién capturado, muy rápidamente. Es muy probable que existieran algunas excepciones: en latitudes altas los peces se podrían conservar de alguna manera utilizando trozos de hielo y aprovechando la existencia de bajas temperaturas.

Esta gran traba de la rápida corrupción del pescado, poco a poco, se empezó a superar a partir de la Edad de Bronce. Momento en que el hombre aprende a “salar” y “ahumar” las capturas. A partir de entonces es cuando ya podemos decir que la pesca irá cada vez más convirtiéndose en un artículo de comercio. No hay más que recordar lo que el tráfico comercial de pescado iba a suponer para Fenicios, Griegos y Romanos.

Ahora bien, pese a todos los precedentes, algunos de ellos muy llamativos y hasta brillantes, indudablemente será a partir de la Edad Media cuando la pesca se empiece a desarrollar con celeridad. La explicación de este hecho es sencilla, pero a la vez de un contexto histórico complejo. Aparecen razones culturales-religiosas y también otras estrictamente económicas. La práctica generalizada de la Cuaresma extendió el consumo de pescado hasta las capas más humildes de la sociedad y a todas las regiones europeas. Además, la propia expansión económica medieval, que a partir de los siglos X y XI se cifró en una población en crecimiento, y por lo tanto en una necesidad real de alimentar a más gente, supuso un espaldarazo para la actividad pesquera en el mundo occidental. Así pues, por unas y otras razones, es entonces cuando se produjo un fuerte aumento de la demanda y consumo de pescado.

Dentro de este ambiente, necesidad creciente de alimentos y por tanto también de pescado, popularizado obligatoriamente por la Iglesia, hasta los peces de agua dulce acabaron jugando un importante papel. En este particular caso hay que señalar que las órdenes monásticas mimaron con especial cuidado la propagación y cría de peces en estanques y hasta en viveros construidos expresamente para tal fin. Asimismo, los grandes progresos que en el mundo medieval conoció el uso de la energía hidráulica (molinos, ferrerías, batanes...), de rebote, supusieron una mayor cuidado de caudales y canales, con niveles de agua más regulares y una recría piscícola más fácil, y al final un fuerte impulso a la pesca fluvial.

Ahora bien, con ser importante el desarrollo del consumo de pescado fresco de agua dulce, sin duda, lo más espectacular de los tiempos medievales fue el notable desarrollo que conocieron las capturas, y la comercialización de que fueron objeto a gran escala, tres grandes pesquerías marítimas: arenque, bacalao y la caza de ballenas. Siendo estos hechos los más llamativos, tampoco habría que olvidar el impulso que la pesca de litoral conoció en algunas zonas atlánticas europeas, caso, como enseguida veremos, de la costa cantábrica en la Península Ibérica. De todas estas pesquerías, excepto de la del arenque enseguida monopolizada por nórdicos, británicos y sobre todo por holandeses, participaron, y además de forma muy activa, nuestras gentes de Castro Urdiales.

1.2. REFERENCIAS INICIALES

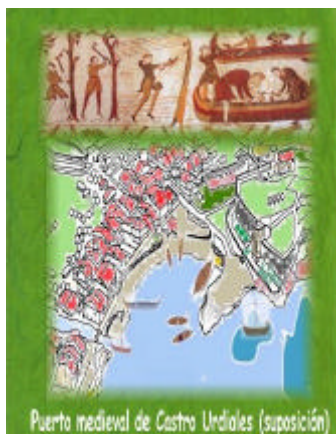
Si intentamos, teniendo siempre como referencia a Castro Urdiales, nuestro campo principal de análisis, pero sin olvidar el marco geográfico de todo el Cantábrico, hacer una revisión cronológica de la historia pesquera, ciertamente es muy poco lo que sabemos sobre la pesca antes de la época medieval. Por diferentes excavaciones y estudios arqueológicos, bastante numerosos, por cierto, en el caso castreño, desde el Paleolítico Superior conocemos la existencia de pruebas evidentes sobre el consumo humano de moluscos en cuevas cercanas a la costa. Ahora bien, parece no haber dudas entre los especialistas de estos períodos históricos que aquello tuvo que ser una actividad secundaria, a pesar de que los hombres de la zona utilizaban ya arpones y algunos rudimentarios anzuelos. La relación de aquellas gentes con la mar debía aún prácticamente restringirse a la simple recogida de crustáceos y moluscos.

Por lo que se refiere a la civilización romana, en toda la costa vasco-cántabra, hasta la actual zona francesa de Bayona, lo único que hasta ahora conocemos con cierta seguridad es la existencia de un establecimiento de salazón en la localidad labortana de Getaria. Este período histórico adquiere una particular importancia en nuestro caso, indudablemente. Tanto el puerto de los Sámanos como la afamada colonia romana de Flaviobriga, con el respaldo también de investigaciones arqueológicas, nos hacen pensar en la existencia de prácticas pesqueras, e incluso de algunas pequeñas industrias conserveras. Sin embargo, hoy por hoy, no hay suficientes estudios y datos como para asegurar la existencia de una población romana en la que se practicara la pesca a gran escala o de forma generalizada entre sus habitantes. Dicho de otra manera, no es que las gentes asentadas en tierras castreñas en épocas romanas vivieran de espaldas a la mar, todo lo contrario; pero parece indudable que no vivían de ella.

2. TIEMPOS MEDIEVALES

Llegando en este pequeño y progresivo repaso a los tiempos medievales, desgraciadamente en el ámbito historiográfico poco es también lo que cambia el panorama: escaso es lo que conocemos sobre la pesca en el litoral cantábrico en aquellas épocas, y por extensión de Castro Urdiales. Sin embargo, es indudable que fue entonces cuando la vocación marinera y pescadora de las gentes de estas costas se perfiló definitivamente. Pero la falta de suficiente documentación, y por ende de investigaciones, han dificultado y lastrado la observación de aquellos siglos. Si lo que acabamos de formular es extensivo a toda la cornisa cantábrica, en el caso de Castro Urdiales adquiere una particular crudeza y gravedad. Aquí es muy difícil, por no decir prácticamente imposible, realizar un estudio científico suficientemente sólido sobre la pesca en tiempos medievales por dos motivos demasiado obvios: los poquísimos documentos medievales conservados en el archivo municipal, y por, algo que desgraciadamente tendremos que

lamentar en repetidas ocasiones a lo largo de este trabajo, la pérdida del archivo de la cofradía de pescadores de San Andrés.



A pesar de todo, algunas cosas seguras, aunque contadas, sabemos de la pesca medieval castreña. Hagamos una pequeña relación. Desde el momento en que oficialmente Castro Urdiales nació como villa en el siglo XII, lo hizo ya con una importante flota pesquera. Antes, hasta el siglo X y XI, debió ser, como todo el litoral, una zona muy poco poblada o casi despoblada. Sólo a partir de esos siglos, coincidiendo con el proceso repoblador de todo el Cantábrico, se empezaron a mantener contactos con las gentes de origen normando asentados en la costa labortana e inmediaciones del puerto de Bayona. Fueron aquellos marinos los que enseñaron a nuestros primeros repobladores a construir barcos, a cazar ballenas y a realizar las primeras prácticas intensivas de pesca.

Como es de sobra conocido, la concesión de la carta foral en el año 1163 de manos del rey Alfonso VIII, supuso que Castro Urdiales entrara en la carrera marítima del Cantábrico con unos cuantos puestos de ventaja con respecto a otras villas. Muy pronto, y a lo largo de los siglos XII, XIII y XIV, la flota castreña, apoyada en un puerto prácticamente natural de unas excelentes condiciones para las pequeñas naves entonces existentes, se convirtió en una de las más potentes e importantes. La mayor parte de los documentos hasta ahora encontrados nos dibujan sobre todo una flota cuyo rasgo más sobresaliente e incluso hasta espectacular era su vocación transportista. Sin embargo, a pesar de que raramente los papeles de la época dicen nada directamente sobre la cuestión, el componente pesquero tenía que ser también muy fuerte. A este respecto, García de Cortazar y Díez Herrera han señalado al referirse al Cantábrico que:

“Paradójicamente, esta actividad, para la que nuestra región se encuentra particularmente dotada y que sin duda alcanzó un notable desarrollo no tiene, por el contrario, una base documental que la testifique. Esta realidad tiene una lógica explicación: en un principio al ser una actividad libre, al alcance de cualquier persona que lo intentase, al ser sus productos bienes transferibles no ha dejado apenas huellas en la documentación. Pero a pesar de ello debemos

considerar esta actividad como un gran recurso natural del que disponían todos los habitantes. Sólo cuando este derecho comienza a ser recortado en beneficio de una minoría es cuando necesita de un acta que lo legalice...”¹

Algunas otras referencias y datos puntuales, siempre contadísimos, vuelven a bosquejar la importancia que la pesca tuvo ya en la época medieval castreña, curiosamente casi todos ellos bastante tardíos. Hacia el año 1478 la alcabala del pescado, dentro del sistema fiscal de la Villa, suponía ya más del 50% de todos los arrendamientos de alcabalas. La existencia de un alfolí o depósito de sal desde el siglo XIV incide en esta misma dirección. Lo mismo que las exenciones de que gozaban desde comienzos de la misma centuria los castreños a la hora de pagar los diezmos del pescado². Y, por último, el posible origen medieval de la heráldica municipal, en donde aparece representada la ballena, y, claro está, el nacimiento tardomedieval de la propia cofradía o Noble Cabildo de navegantes y mareantes de San Andrés siguen el mismo esquema.

Por la abundancia, en términos relativos, de documentos resulta muy significativo el caso de la villa de Laredo, que dado su proximidad con la nuestra bien pudiera servirnos de referente. Cuñat Ciscar, al presentar la documentación medieval laredana en una reciente publicación comenta que entre los años 1200 y 1375 se han conservado un total de 33 documentos municipales. Pues bien, de ellos, menos 11, todos hacen de alguna manera referencia al mundo de la pesca. Hecho que induce a pensar que durante los siglos XIII y XIV la pesca se estaba desarrollando fuertemente en aquella villa, y que era la actividad económica más importante, más incluso que el mundo del transporte marítimo. Documentación que reseña también la expansión de los pescadores lardéanos por zonas y caladeros, pescando y vendiendo las capturas, cada vez más alejados; incluso desarrollando ya una notable industria conservera de salazón³.

Nada sabemos directamente por la documentación de las especies más explotadas por los castreños en la Edad Media. Pero echando mano de la historia comparada, y por lo que se conoce de otras localidades vecinas, los peces más buscados, dejando a un lado la importante caza de grandes cetáceos, debieron ser merluzas, sardinas y, sobre todo, el “gran rey” besugo.

La flota castreña anterior al siglo XV debió ser con toda seguridad muy polivalente. Existían ya numerosas pequeñas embarcaciones pesqueras dedicadas a la pesca diaria de bajura y a la caza de las ballenas que de vez en cuando se acercaban a la costa; pero también lo que podemos denominar como flota de altura debió participar en algunas ocasiones en la actividad. Sus barcos se hicieron famosos en las aguas atlánticas y mediterráneas como excelentes buques mercantes. Pero a veces, en algunas épocas del año, también salían a faenar y pescar. Participaban en las costeras del besugo, iban a

¹ García de Cortazar y Díez (82), pp. 177 y 178.

² Pérez Bustamante (80), p. 130.

³ Cuñat Ciscar (98).

pescar hasta Galicia, Canarias, costa sahariana, y poco a poco se fueron aproximando hasta los caladeros irlandeses⁴.

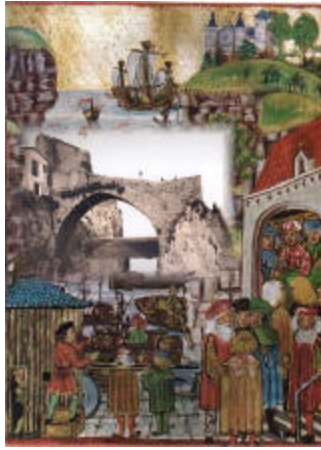
Pero, como decimos, a pesar de todo, a pesar de dejar pocas señales en la documentación, la flota pesquera de bajura, plagada de pequeñas naves, tuvo que ser la más numerosa, y la pesquera una actividad primordial en la vida económica castreña. En este sentido no hay más que echar mano de la Literatura, y sobre todo del “Libro del Buen Amor” del Arcipreste de Hita, para corroborar la importancia del sector. Ahora bien, como también ya hemos señalado, la falta de documentos impide por el momento ir más allá de este pequeño planteamiento. No vamos a caer, como muchas veces puede verse en multitud de publicaciones, en la tentación de “fantasear” y señalar aspectos puntuales para dibujar una espléndida época medieval pesquera, cuando es imposible hacerlo con un mínimo rigor histórico.

No cabe duda que desde finales del siglo XV, y a lo largo de los siguientes 150 años lo más llamativo de la pesca del Cantábrico fueron las campañas llevadas a cabo más allá, mucho más allá, de su limitaba plataforma litoral. Probablemente tenga razón Casado Soto cuando señala que:

“La pesca y las comunidades de pescadores, que, desde las postrimerías del siglo XII, habían forjado la riqueza de las pequeñas villas portuarias norteñas, estuvieron en el origen y fueron la raíz y razón última de los éxitos alcanzados por la tecnología naval cantábrica desarrollada durante la Baja Edad Media. La estrechez de la plataforma continental en el litoral norte español, sumado al hecho de que la mayor parte de las especies cuya captura era más ventajosa fueron pelágicas (besugo, merluza, atún, sardina, tolles, mielgas...), lo que suponía años de abundancia seguidos de otros de escasez, fueron los dos factores que desde muy pronto obligaron a alejarse de las costas a aquellos pescadores en busca de horizontes con expectativas de peces más abundantes. Lo llevaron a cabo de dos modos, recorriendo la costa en todas direcciones, hacia Asturias y Galicia por un lado y hacia Francia o el británico “Mar de España” por otro, y engolfándose en el océano”⁵.

⁴ Sabemos, por la firma de algunos tratados internacionales, que a mediados del siglo XIV los barcos castreños faenaban con asiduidad en los caladeros bretones e ingleses.

⁵ Casado soto (2000), p. 130.



3. LAS GRANDES Y LEJANAS PESQUERÍAS

Como lo más llamativo siempre suele ser lo primero que se aborda, la pesca efectuada por los hombres del litoral cantábrico, sobre todo cántabros y vascos, en mares lejanos y fundamentalmente en Terranova, ha dado lugar a una verdadera explosión de publicaciones. Muchísimas más que las que versan propiamente sobre la pesca en nuestra propia costa. Desgraciadamente, a pesar del gran número, pocos son los trabajos que han sido elaborados con criterios propios de la ciencia histórica. Abundando en demasía las valoraciones grandilocuentes y las perspectivas más bien folclóricas. Pero, a pesar de todo, indudablemente las pesquerías en los mares de Irlanda y las campañas bacaladeras y balleneras en Terranova constituyen una de las páginas más sobresalientes en la historia de los pescadores del Cantábrico, y entre ellos también de los castreños.

3.1. EN LOS MARES DE IRLANDA

Cántabros y vascos sabemos que ya en los siglos XIII y XIV habían llegado hasta las aguas costeras de Asturias y Galicia. Un poco más tarde, avanzado el siglo XV, empezaron a acercarse hasta el Mar del Norte buscando fundamentalmente la merluza, y seguro que descubriendo la riqueza de los nutridos caladeros de arenques. Y, enseguida, desde finales de esta última centuria y claramente durante los siguientes cien años, en sus cada vez más largas singladuras atlánticas llegaron hasta los también ricos caladeros irlandeses. En verano y primeros meses de otoño allí, y asimismo en el suroeste de Inglaterra y en aguas bretonas, permanecían pescando merluza y sardina.

La llamada Pesquería de Irlanda debió ser una especie de primer laboratorio y plataforma en la que aprender nuevos métodos de pesca y, adquirir la suficiente experiencia para dar el gran salto hacia aguas de Terranova. Aunque no sean muchos los datos, parece que en estos caladeros a veces, además de las especies ya señaladas, pescaron también bacalao y capturaron ballenas. Sin embargo, a pesar de la evidente

importancia de esta actividad en los mares de Irlanda, es todavía hoy una de las cuestiones menos estudiadas y peor conocidas. Pequeñas alusiones y referencias, aquí y allá, en diversos trabajos sobre la historia de la pesca cantábrica, y poca cosa más. En este contexto, resulta curioso comprobar cómo hace ya más de un siglo el historiador castreño Javier Echavarría supo perfectamente calibrar la importancia de aquella pesquería, gracias a la lectura que pudo hacer entonces en el archivo de protocolos notariales de decenas de escrituras de fletamiento de naves. Un resumen de sus investigaciones apareció en su ya célebre libro “Recuerdos históricos castreños”⁶, y en un artículo más extenso y pormenorizado publicado en el periódico “Fray Verás”⁷.

Con la recuperación de estos valiosos escritos podemos señalar algunas cuestiones sumamente interesantes de esta pesca de altura. En primer lugar, que los castreños estuvieron habitualmente faenando en aquellos caladeros durante todo el siglo XVI, aunque los años más lucrativos debieron ser los correspondientes a las décadas centrales. Por otra parte, las campañas comenzaban, dependiendo del estado de la mar y del tiempo, en los meses de mayo y junio, finalizando en torno a la festividad de San Miguel. Los barcos más utilizados en Irlanda por nuestro marineros y pescadores fueron las zabras: navíos de mediano porte, rápidos, versátiles, de poco calado, muy acondicionados a las características del puerto, y, no cabe duda, la gran especialidad de nuestra Villa. Las zabras fueron también ampliamente empleadas en las costeras del besugo, transporte de mercancías, corso y en los conflictos militares a los que el Rey obligó a acudir a los marineros castreños. A las aguas irlandesas acudieron muchos de los barcos entonces más renombrados de Castro Urdiales, la mayor parte de los cuales fueron a finales de la centuria trágicamente destruidos en el desastre de la Armada Invencible: *La Trinidad, La Concepción, Santiago, San Julián, Nuestra Señora, San Nicolás...*⁸

A decir de Echavarría, los armadores más activos en aquella pesquería debieron ser Rodrigo de Medranas, Diego de la Torre, Ortuño de Salazar, Martín de Olarte y Diego de Pacheco. Quienes, junto a la familia de aseguradores y almacenistas de pertrechos navales de los Cereceda, a buen seguro constituían la columna vertebral de la entonces pujante burguesía naval y transportista de Castro. Los navíos solían dirigirse hacia los caladeros en pequeñas flotillas, aunque no faltan casos en que también emprendían el viaje en solitario.

Sabemos asimismo que en la organización de cada campaña intervenían el armador, en muchas ocasiones varios socios propietarios de un buque, y un maestre que garantizaba la presencia de una marinería adiestrada en el oficio de la pesca y en el manejo de velas y remos así como la dirección técnica de las tareas. Cada barco llevaba a bordo entre 8 y 12 chalupas desde las que, una vez en el caladero, se hacía la pesca propiamente dicha. Las capturas eran almacenadas en el buque nodriza, vigilado siempre por media docena de hombres entre marineros y grumetes. Sin embargo, desgraciadamente nada especifican las escrituras notariales sobre las técnicas empleadas en las faenas pesqueras. En general, después de descontados los gastos, los armadores se

⁶ Echavarría (73), pp. 139 y 140.

⁷ Echavarría (1892), *Los Marineros castreños en las pesquerías de Irlanda*, Imprenta de “El Sol de Castro”.

⁸ González Echegaray (78), también este autor hace alusión a la participación de los barcos castreños en Irlanda, p. 57.

aseguraban como mínimo un quinto de todo el pescado que se descargaba al retornar a puerto.

Por último, otro dato sumamente atrayente a señalar es que los barcos castreños que partían para los mares irlandeses iban fuertemente artillados y que la marinería también estaba armada hasta los dientes. La razón de tal hecho es muy sencilla: el peligro a que estaban sometidos por la presencia en aquellas aguas de numerosos piratas y corsarios ingleses y bretones. Un ejemplo muy espectacular: en el año 1553 la zabra castreña *La Trinidad*, después de salir del puerto irlandés de Limerick, fue apresada por un barco corsario. Sin embargo, la explicación que hemos dado también se puede volver del revés: los barcos castreños, si se terciaba, al ir o venir de la pesquería no tenían tampoco ningún reparo en dedicarse al corso.

Una prueba palpable de la importancia que debieron adquirir para Castro Urdiales las campañas irlandesas es que incluso el ordenamiento gremial de la Cofradía de San Andrés alude a ellas en varios capítulos. En concreto lo hace explícitamente en el número 36, y en el 51 se dice: “ (...) *que tomen en uso y costumbre usada y guardada de tiempo inmemorial a esta parte, que todos los navíos que van de esta villa a la navegación o pesquería a la mar de España o Irlanda y otras partes...*”⁹

Aunque probablemente con menor frecuencia y quizá enrolados en barcos de otros puertos, los castreños continuaron desplazándose hasta aquellos mares bien entrado el siglo XVII. Uno de los libros de difuntos de la parroquia de Santa María señala en el año 1671, y es una prueba de lo que acabamos de plantear, que “*En 28 días del mes de junio se hizo el oficio de entierro en esta iglesia por Juan de la Cruz, veçino de esta villa que murió aogado en la costa de Irlanda (...). en 1 de julio se hizo (...) por Julio Murriete, veçino de esta villa que murió apgado en la costa de Irlanda*”¹⁰.

3.2. BACALAO DE TERRANOVA

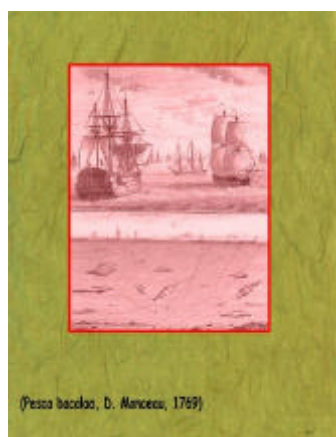
De las grandes pesquerías surgidas en el continente europeo en época medieval el bacalao, tras el arenque, constituye con toda seguridad la segunda en importancia. Al principio, los caladeros más ricos y también los más visitados estaban en las cercanías de las islas Lofoten, en el norte de la actual Noruega. Allí, aprovechando el poco tiempo en que los peces subían hacia la superficie a desovar, era pescado por los escandinavos, mientras que el gran negocio de su comercialización estaba controlado por las gentes de la Hansa. En estas primeras épocas parece que el sistema de capturas que se utilizaba era el del empleo de anzuelos simples, aunque ya empezaban a ser usados algunas variantes todavía muy sencillas de palangres. Los barcos escandinavos, en los primeros tiempos, como faenaban cerca de la costa, diariamente se acercaban a tierra para colgar las capturas en tenderetes de madera o bien para ponerlas a secar en rocas y cascajos. En este sentido no hay que perder de vista que el bacalao, para poder ser salado, que era la forma más común para su comercialización y conservación, debía ser secado, y esto sólo podía lograrse en tierra.

⁹Regla de mareantes del Gremio de Castro Urdiales del año 1548.

¹⁰Alonso del Val (78).

Con el paso de los siglos en esta pesquería del bacalao se conoció un cambio que al final sería revolucionario: al parecer, Giovanni Caboto descubrió hacia el año 1497 unos enormes bancos de esta especie frente a las costas de Terranova. En muy poco tiempo multitud de pescadores, ingleses, franceses, portugueses, holandeses, vascos y cántabros, se lanzaron sobre aquellas costas, en donde empezaron a utilizar larguísimos palangres con cerca de 5000 anzuelos. Sin miedo a exagerar, se puede afirmar que desde comienzos del siglo XVI Terranova se convirtió en la factoría bacaladera de Europa.

Dentro de la abundante Literatura de corte folclorista ya comentada, una de las aseveraciones más repetidas, y también más incierta, es que los vascos y cántabros, especialmente los primeros, fueron los primeros pescadores en llegar a los caladeros de Terranova. Las últimas líneas de investigación, especialmente las que tienen su origen en la Universidad francesa, apuntan a que cuando llegaron los hombres del Cantábrico ya estaban allí pescando portugueses y bretones. También parece empezar a ser una opinión generalizada que fueron los bretones quienes adiestraron en la pesca de bacalao a los vascos de Iparralde, y que éstos, a su vez, arrastrarían hasta aquellas aguas a vascos peninsulares y cántabros. En esta línea se suele apuntar que los vascofranceses empezarían a acudir a Terranova hacia los años 1510-1520, y que los pescadores del Cantábrico llegarían hacia 1530. Incluso hay investigadores que hilan más fino: primero llegarían los cántabros, luego los vizcaínos y en último lugar los guipuzcoanos¹¹. La razón de este calendario distinto en la llegada a la meta de la carrera del bacalao no estaría en argumentos de mayor o menor competencia o desarrollo naval, sino en puras cuestiones de mercado: cántabros y vizcaínos estaban mejor comunicados por tierra con el mercado interior castellano, en aquellos tiempos en pleno ascenso demográfico y demandando abierta y claramente cada vez más alimentos en general y pescado en particular, por razones, como ya antes hemos apuntado, eminentemente religiosas.



El desarrollo de las pesquerías en Terranova y Labrador se benefició de una serie de positivos y encadenados factores: el impulso que a lo largo del siglo XVI tuvo la construcción en la cornisa cantábrica de embarcaciones de alto porte, potenciada por la actitud interesada, por cuestiones militares y necesidades en la carrera de Indias, de la Monarquía en aumentar el tamaño de los navíos, y, por último, por el propio poderío de

¹¹ Véase los trabajos de Gracia Cárcamo.

la Corona española que en aquella época, no hay que olvidar nunca, controlaba, dando seguridad a las pesquerías, en buena medida las grandes rutas marítimas conocidas¹².

La pesca efectuada a lo largo del siglo XVI en aguas trasatlánticas constituyó uno de los negocios más prósperos del Cantábrico. Sin embargo, esta tangible realidad no hubiera sido posible sin la participación de los hombres del interior. Por una parte, la burguesía de Burgos, que había acumulado importantes capitales desde época tardomedieval a través de las empresas exportadoras de lana a Francia y Flandes, proporcionó el suficiente capital riesgo para que los empresarios del norte pudieran asegurar sus barcos y emprender las arriesgadas pescas del Atlántico. Los burgaleses proporcionaban los seguros, pero también las gentes de las villas del interior de las provincias costeras aportaron sus capitales para que aquellas pesquerías lograran financiarse¹³.

Y ello fue posible porque estos últimos pronto apreciaron que las campañas de Terranova eran un gran negocio. Se produjo, pues, una fuerte asociación entre burguesía urbana del interior y burguesía transportista de la costa, gracias a la cual, tanto la pesca del bacalao como también la caza de ballenas, alcanzó unos importantes resultados.



Sin embargo, a pesar de que es innegable la importancia de estas pesquerías, corroborada hoy en día por numerosos restos arqueológicos en las costas canadienses, hoy por hoy nada sabemos con seguridad del calibre numérico de sus resultados, tanto en el nivel cuantitativo de las capturas, como sobre el número de barcos y pescadores participantes. Por lo que respecta a Castro Urdiales, algunas escrituras estudiadas en su día por Echavarría y otros trabajos, como los de Rodríguez Fernández¹⁴, certifican la participación de barcos y marineros de nuestra localidad en las campañas bacaladeras. González Echegaray también ha señalado la presencia castreña en estas aguas, aunque evidentemente, la fuente que maneja es poco fiable y exagerada: “Tomé Cano dice que en 1586 eran más de 200 barcos españoles los que iban a Terranova al bacalao y ballena, de los cuales más de 20 pertenecían a Laredo, Castro y San Vicente de la Barquera”¹⁵. Este

¹² Ibidem.

¹³ Véase los trabajos de Huxley y Barkham.

¹⁴ Rodríguez Fernández (87/88).

¹⁵ González Echegaray (78), p. 57.

mismo autor nos presenta una escritura notarial fechada en el año 1595 en la que se afirma que una flota de bacaladeros bretones recaló en Castro, “sin duda para completar dotaciones, pertrechos o bastimentos, y que desde Castro se hizo a la mar a Terranova...”¹⁶ Y, en general, G. Echegaray, después de consultar los fondos notariales, afirma que: “La documentación existente en el Archivo Histórico Provincial en relación con las pesquerías de bacalao por armamentos castreños es muy copiosa e interesante”¹⁷. No obstante, aunque habría que afinar más en la investigación, todo parece indicar que los castreños tuvieron mucho más protagonismo en la pesquería de Irlanda y, sobre todo, en las expediciones balleneras de Terranova y Labrador que en el bacalao.

Parece claro que lo que se produjo a lo largo de todo el Quinientos fue una especie de “mercado común pesquero” en casi todo el litoral cantábrico. Amadores y hombres de negocios de Castro se unían para fletar un barco con rumbo a Terranova un año; pero al siguiente se podían asociar para lo mismo con otros sujetos de Laredo o Bilbao. Lo mismo ocurría con las cuadrillas de marineros y pescadores: una año, con su maestre a la cabeza, podían salir para aquellas aguas en un barco castreño, y al otro, con toda naturalidad, se enrolaban con la misma dirección en un buque con base en Laredo, Santander, Bermeo o Bilbao, por citar los puertos más cercanos e importantes. Incluso la versatilidad podía llegar a que los marineros castreños fuesen, según las expectativas de la ganancia, a participar en las campañas de Irlanda o al balleneo del otro lado del Atlántico.

A pesar del gran negocio, la verdad es que esta pesca no duró mucho. Parece que el período más dorado de las expediciones a Terranova empezó a oscurecerse en las últimas décadas del siglo XVI. Fenómeno estrechamente vinculado al declive del poderío naval de la Monarquía hispana, acentuado en gran medida después del desastre de la derrota de la Armada Invencible. A partir de entonces la hegemonía naval de holandeses, británicos y también, aunque en menor medida, de los franceses, supuso el progresivo desplazamiento de los buques cantábricos de las aguas de Terranova y Labrador.

3.3. LA CACERIA DE BALLENAS

Al igual que con el bacalao, parece que los primeros grandes cazadores medievales de ballenas fueron los noruegos. Utilizando embarcaciones ligeras y de poco calado y mediante el sistema del arponeo, los nórdicos capturaban ya con bastante asiduidad grandes cetáceos en el siglo IX. En la Costa cantábrica también las pocas referencias documentales que existen antes del siglo XIII sobre el mundo pesquero suelen señalar la existencia de gentes dedicadas en algunas épocas del año a la captura ballenera. Parece ser que sobre todo en épocas invernales y principios de primavera las ballenas (*Balaena Byscayensis* – *Eubalena Glacialis*) se solían acercar a las estribaciones de la costa vasco-cántabra, momento en que los pescadores aprovechaban para la matanza.

Mucho ha corrido de escrito en escrito la fabulación de que fueron directamente los Vikingos los que enseñaron a las gentes del Cantábrico los entresijos de esta actividad.

¹⁶Ibidem, p. 71.

¹⁷Ibidem, p. 87, nota nº. 59.

Pero en la actualidad, ya que no existe ninguna evidencia documental en este sentido, nadie con un mínimo de criterio histórico sostiene tal teoría. Como en otras cuestiones pesqueras y náuticas, el contagio técnico es casi seguro que vino del País Vascofrancés¹⁸. La primera mención escriturada de esta labor corresponde a un documento fechado en el año 1059, en el que aparece regulada la venta de carne de ballena en la localidad de Bayona. En ámbito peninsular, a partir de los siglos XII y XIII empiezan ya a abundar los datos sobre la actividad ballenera: San Sebastián, Motrico, Plencia¹⁹, Santoña y Laredo²⁰. Y también los sellos municipales y diferentes representaciones iconográficas de diferentes villas costeras atestiguan el mismo fenómeno.

Como no han quedado datos cuantitativos de la actividad en tiempos medievales, es muy posible que, sin negar su importancia, se halla exagerado mucho sobre su trascendencia económica. Como dice Gracia Cárcamo, “No es ocioso destacar aquí, que, si bien no se debe negar la importancia del balleneo en la Edad Media, se ha sobrevalorado exageradamente su repercusión”. Es probable, por tanto, que dada la espectacularidad del animal y de sus métodos de captura, haya pervivido con el paso de los siglos un viejo recuerdo de sustrato medieval que ha llevado a muchas a veces a mitificar en demasía su alcance. En este sentido no hay más que pensar en los numerosos escudos heráldicos municipales que llevan alguna representación ballenera, y tener en cuenta que es muy humano tratar de glorificar al máximo el pasado de una villa²¹. Por lo tanto, a pesar de pecar de repetitivo, es más que posible que el “ruido sea más grande que las nueces”. Y al magnificar la importancia de estas capturas balleneras, muchos escritores han fantaseado, siempre sin apoyo documental, hasta ver a vascos y cántabros adentrándose en aguas bretonas, inglesas, irlandesas, luego visitando Islandia, y al final descubriendo la riqueza de los grandes cetáceos de Terranova.

Incluso la ilusión llega aún más lejos: numerosos escritores, que no historiadores con rigor, han argumentado que la presencia de las gentes del Cantábrico pescando bacalao y cazando ballenas en aguas de Terranova se debió a la desaparición de éstas últimas, al parecer por sobreexplotación, del litoral cantábrico. Pero la verdad es que esta “historia”, ni mucho menos, fue así. Hay multitud de referencias en los archivos, como veremos especialmente en el caso de Castro Urdiales, de que las ballenas no desaparecieron de nuestra costa, y de que se siguió cazando durante los siglos XVI al XVIII con bastante intensidad, aunque nunca, como también debió ocurrir en tiempos medievales, de una forma extraordinaria en cuanto a número. Todavía en el siglo XVII se capturaban todos los años ballenas en las costas gallegas, 21 ejemplares se consiguieron frente a Hondarribia, unas 50 cazaron los pescadores de Lequeitio, unas pocas menos en Elanchobe, y prácticamente un ejemplar al año se arponeaba en el puerto de Guetaria²². En las inmediaciones del puerto de Laredo a mediados del siglo XVII se utilizaban dos atalayas, una en la punta de Sonabia y otra en la costa del Valle de Liendo, para la observación de la llegada de ballenas, y algunos vascos andaban a su caza: “El 21 de

¹⁸ Véase los trabajos de Gracia Cárcamo.

¹⁹ La Carta Puebla de Plencia del año 1299 expresa. “E términos para vallas matar del agua que corre por medio de vagio fasta Portugaete...”, Duo (98).

²⁰ Entre los años 1200 y 1375 algunos documentos del antiguo archivo municipal señalan la caza de ballenas en las cercanías de la costa de Laredo, Cuñat Ciscar (98).

²¹ Casado Soto, J. L., “El sello medieval de Castro Urdiales”, Ilustración de Castro, julio de 1996, p. 10, y González Echegaray (99).

²² *Ibidem*.

abril de 1637 la villa de Laredo concedía licencia a Pedro Lastaria, natural de Ibarangulua (Vizcaya), “*como capitán de las chalupas que andan a vallas en la villa de Puerto de Santoña este presente año*”²³.

Sobre este asunto el profesor Gracia Cárcamo ha planteado una hipótesis de trabajo para futuras investigaciones que es, además de muy atractiva, sumamente razonable: es muy posible que la “industria ballenera” de gran calibre de las gentes cantábricas se desarrollara precisamente en aguas de Terranova, y que antes, en el la costa cantábrica el balleneo no fuese, aunque sí significativo, sistemático, ni de grandes proporciones. Sería, así, al otro lado del Atlántico el lugar en que se desarrollaría plenamente la técnica ballenera.

Además, es también más que probable que a partir de las últimas décadas del siglo XVI, cuando los pescadores vasco-cántabros empiecen a ser paulatinamente expulsados de aquellas aguas, hubiera necesidad de dar salida a la potente flota ballenera, especialmente la de los guipuzcoanos, y que una fuese faenar por toda la costa cantábrica. Abundando en esta línea, los vascos que desde la Baja Edad Media y a lo largo del siglo XVI habían dominado la captura ballenera en las costas gallegas, empezaron también a conocer problemas allí. Como veremos después, este sería el caso de Castro Urdiales. Precisamente aquí, a finales del siglo XVI, se empezó a reglamentar la actividad ballenera de tipo costero. Hecho también constatado, según Gracia, en algunos puertos vizcaínos en el siglo XVII: “algunos puertos pesqueros vizcaínos arrendaron sus instalaciones a embarcaciones guipuzcoanas para que se dedicaran al balleneo en dichos lugares”

Así pues, también en Castro, lejos de desdeñar la importancia y trascendencia incluso cultural de la caza de ballenas en la Edad Media, la actividad habría que intentar colocarla en su justa medida: capturas esporádicas y actividad no demasiado desarrollada. En esta dirección argumental podríamos plantearnos una pregunta muy ilustrativa: ¿Por qué las ordenanzas de la cofradía no hacen referencia directa a la ballena?

3.4. BALLENAS EN MARES LEJANOS

Aunque de las ballenas se obtenía carne con destino a la alimentación humana, curiosamente muy poco apreciada en la costa norte hispana, sobre todo era la grasa o saín lo que constituía su principal y gran riqueza. Aquel aceite fue durante siglos uno de los combustibles más importantes utilizado por la civilización occidental para los diferentes sistemas de iluminación, tanto en la vertiente doméstico como en la pública. En menor escala, las ballenas también proporcionaban otros aprovechamientos: de los huesos se fabricaban diferentes utensilios, como mangos para cuchillos, abanicos, muebles y hasta postes y vigas para la construcción de edificios y explotaciones agropecuarias; e incluso, de la lengua del animal se obtenía un fino aceite sumamente apreciado a la hora de engrasar las grandes maquinarias de relojería.

²³Rodríguez Fernández (87/88), p. 75.

Al igual que con el bacalao, desde fines del siglo XV y principios del XVI diferentes pescadores europeos, y entre ellos los cántabros y vascos, cazaron ballenas en las inmediaciones de Islandia y fundamentalmente en las ricas aguas de Terranova. La época dorada de este balleno aproximadamente tuvo lugar entre los años 1530 y 1588. Luego, a raíz del desastre de la Armada Invencible se inició también un continuo declinar para los balleneros vascocántabros, al final sustituidos y eclipsados por holandeses, ingleses y franceses.

Esta actividad ha sido, todavía de forma más acentuada que en el caso del bacalao, tremendamente fabulada y sobredimensionada por decenas y decenas de libros y artículos. Se ha llegado a asegurar la presencia anual en aquellas aguas de centenares de navíos y de tres o cuatro mil hombres del Cantábrico, entre cazadores, carpinteros y toneleros. Pero en la actualidad, gracias a los avances en la investigación histórica, partiendo de los trabajos de Huxley, sabemos que la persecución de las ballenas no resultó ser de aquel fantástico calibre²⁴.

No más de 20 o 25 eran los buques que en cada temporada se acercaban a Labrador y Terranova en busca de los cetáceos. Cifra que hoy puede parecer pequeña, pero que en términos relativos y para la época en que tuvo lugar era bastante considerable. En una campaña podían llegar a obtener hasta 20.000 barricas de saín. En los viajes de ida los barcos llevaban enormes cantidades de tejas, como están poniendo hoy de relieve algunas prospecciones arqueológicas, que servían de lastre y una vez en el destino para construir las cabañas de la campaña: así se protegían los calderos y cocederos de las inclemencias climatológicas. Además, como no volvían a su puerto de origen hasta bien entrado el invierno, era necesario proteger el trabajo de los toneleros y envasadores del aceite. Parece también demostrado que las zonas más recorridas por los barcos vascocántabros eran las aguas de Red Bay y Chateau Bay.

Las naves podían salir desde el Cantábrico en flotillas, aunque lo más normal fue la navegación en solitario. No obstante, es seguro que una vez llegados al punto de destino, los balleneros trabajaban agrupados en flotillas para ayudarse mejor en la siempre difícil caza, y que solían tener también una base común, manteniendo al mismo tiempo una constante comunicación entre todas ellas. Las ballenas se cazaban con los mismos sistemas utilizados en la costa cantábrica, entre otras cosas porque aquellos litorales se parecían bastante al nuestro: se efectuaban capturas con pequeñas chalupas, mientras los grandes buques quedaban anclados y amarrados al abrigo de los promontorios de las bahías, funcionando durante la campaña como grandes almacenes flotantes de grasa. En estimación de Huxley, si tenemos en cuenta que uno de los galeones que iban hacia Terranova en busca de las ballenas podía llegar a llevar hasta 130 hombres, la cifra máxima de marineros del Cantábrico que en una campaña podía estar faenando en aquellas aguas rondaría la cifra de 2000 personas.

Por las escasas escrituras encontradas hasta el momento, parece que los barcos castreños fueron más activos en la pesca del bacalao que en la caza de ballenas, probablemente, entre otras cosas, porque las embarcaciones utilizadas en el balleneo eran las más grandes, mientras que las medianas eran más bien asignadas a la primera actividad. Precisamente la gran mayoría de las embarcaciones castreñas de altura eran de

²⁴ Véase los trabajos de Huxley y Barkham.

mediano porte, lo que nos hace pensar que la anterior argumentación bien pudiera ser válida. Pudiera constituir una evidencia el hecho constatado documentalmente para el año 1554, cuando tres vecinos de Castro, Juan de la Rúa de Abaxo, López García de Terreros y Juan de Valmaseda, se convinieron con el vecino de Motrico, Andrés de Armencha, para ir a cazar ballenas a Terranova, pero para tal fin fue necesario que comprasen una nao francesa²⁵.

Si hemos de hacer caso a los grandes especialistas en temas balleneros, Huxley y Barkham, el negocio de Terranova fue un auténtico laboratorio en el que aprender a acumular e invertir capitales. Las “grandes naos” balleneras eran propiedad de los armadores, tres o cuatro a lo máximo por buque, más fuertes; mientras que los navíos bacaladeros, más pequeños, estaban a nombre de alrededor de media docena de individuos con menor capacidad económica. Por cuestión de precios y demanda, la actividad ballenera era más lucrativa que la del bacalao. De ahí que los sujetos más poderosos en capital prefirieran aquella dedicación. Algo parecido ocurría con la marinería: a través de los suculentas soldadas que sacaban en el balleneo muchos marineros pudieron hacerse con un pequeño capital, y a su vez participar luego en el armamento de alguna expedición bacaladera.

De todas maneras, alguno de los pocos galeones del puerto castreño seguro que se desplazó hasta las cercanías canadienses en busca de ballenas; y también es seguro que cuadrillas de marineros de la Villa se enrolaron en barcos de puertos cercanos, sobre todo de Bilbao y Laredo, para la misma finalidad.



3. 5. LAS DIFICULTADES DEL SIGLO XVII

Al igual que iba a ocurrir con el bacalao, pero esta vez más acusada y dramáticamente, el balleneo en aguas trasatlánticas empezó a declinar en los últimos años del siglo XVI. Las razones de este negativo hecho fueron variadas: las acometidas repetidas de corsarios que buscaban el precioso saín; las requisas de naves efectuadas por la Corona para objetivos militares; las casi inmediatas derrotas y debilitamiento del poderío naval hispano; y, por último, siendo una cuestión muchas veces olvidada, la práctica aniquilación de las ballenas de la zona.

²⁵González Echegaray (78), p. 57.

La cuestión de la escasez de ballenas es más vital de lo que puede pensarse a primera vista. Hay que tener presente que la ballena es uno de los animales más grandes que ha existido, y fuera del hombre, tiene muy pocos depredadores. Es cierto que uno de estos enormes cetáceos tiene una vida biológica muy prolongada, puede llegar a los 70 años, pero también lo es que su ritmo de reproducción (1-2% anual) es muy lento. Tardan, por ello, mucho tiempo en reponerse de un ataque, y si éste se prolonga en el tiempo y se realiza sobre una zona de criadero, puede desembocar en el dramático hecho de la desaparición de la población de ballenas de un lugar determinado. Algo de esto debió ocurrir en las estribaciones de Terranova y Labrador²⁶.

La respuesta de las gentes del Cantábrico al desplazamiento a que estaban siendo sometidos por otros pescadores y cazadores, y sobre todo a la escasez de ballenas, fue la búsqueda de nuevos caladeros. Fueron en su busca a Groenlandia, Islandia y fundamentalmente a aguas de la actual Noruega desde comienzos del siglo XVII. Después del descubrimiento de la riqueza de Spitsbergen en 1596, se abrió una luz para que los navíos balleneros del Cantábrico, que hasta allí se desplazaron hacia el año 1613. Pero enseguida fueron, también por la fuerza, desplazados por los navíos daneses y sobre todo por los británicos del Muscovy Company, quienes argumentaban tener el privilegio de concesión real para cazar ballenas en exclusiva.

En las primeras décadas del siglo XVII, aunque esta vez casi ya solamente barcos guipuzcoanos, intentaron, y fracasaron, cazar ballenas en Islandia, norte de Noruega, en la costa oeste de África y hasta en las costas brasileñas. En este último caso, es muy probable que una de las primeras expediciones balleneras que fueron hasta Brasil fuese la que tuvo lugar en el año 1602²⁷. Año en que una serie de armadores bilbainos vinieron precisamente a Castro para contratar los servicios de una cuadrilla de expertos balleneros²⁸.

Hacia 1620 tampoco acabó cuajando el intento de crear con el respaldo de la Corona una compañía española para volver a pescar bacalao y cazar ballenas en Terranova. Sin embargo, unos pocos años después guipuzcoanos, vizcaínos y castreños regresaron a pescar y a cazar ballenas y focas a aquellas aguas, aunque cada vez a latitudes más al norte: pero, y este es el gran cambio, enrolados casi todos en barcos labortanos de bandera francesa, tremendamente fortalecidos gracias al auge y poderío naval de la Monarquía gala.

3. 6. CANTO DE CISNE

Sin embargo, pese a las dificultades por la que pasaban los barcos de altura del Cantábrico, Castilla y el interior peninsular siguieron constituyendo una zona de gran consumo de bacalao y grasa de ballena durante todo el siglo XVII. Grandes cantidades de bacalao seguirán por ello llegando, pero ahora lo van a hacer a través del puerto de

²⁶ Trugeon (82).

²⁷ González Echegaray (78), pp. 89 - 92.

²⁸ Ibidem, p. 89.

Bilbao, que se convertirá enseguida en el gran centro importador y redistribuidor de bacalao y grasa de ballena.

Como magníficamente ha demostrado Alberdi²⁹, la llegada del siglo XVII fue catastrófica para los barcos del Cantábrico. Pero en este declive hubo un ganador: Bilbao, que al igual que hizo con las exportaciones de lana castellana, consiguió centralizar la mayoría de las importaciones ibéricas de bacalao y saín. Situación que lejos de resquebrajarse y debilitarse, con el paso del tiempo se fue fortaleciendo cada vez más. Así, a finales del siglo XVII y en el XVIII las pesquerías atlánticas en manos de los europeos entraron en crisis, pues los colonos británicos y franceses en el Norte de América, aprovechando la cercanía de los caladeros, desarrollaron una potente flota pesquera y ballenera y se hicieron con su control. Pero con ello la posición de Bilbao como puerta de entrada al mercado español del interior todavía volvió a fortalecerse más. Y alguna oportunidad de beneficiarse, aunque fuese tangencialmente, tuvo el puerto castreño, aunque al final también fracasó el intento de constituirse en un notable puerto de importación de bacalao³⁰.

Pero volvamos, a fin de retomar la línea argumental, atrás cronológicamente. La paulatina desaparición de las flotas bacaladeras y balleneras hispanas a lo largo del siglo XVII supuso que la marinería no tuviera más remedio que buscar una salida, o simplemente dedicarse a la pesca de bajura y costera. En este sentido muchos pescadores acabaron enrolándose en barcos labortanos, utilizando como plataforma al territorio guipuzcoano. Y es que allí se contó con una gran ventaja o válvula de oxígeno: los todavía muy poco conocidos “Tratados de Conversa”³¹.

Los tratados de Conversa, en esencia, eran acuerdos entre guipuzcoanos y gentes del País Vascofrancés, por los que aunque la Monarquía española y francesa estuviesen en guerra, se podría seguir comerciando entre ambas zonas. Gracias a ellos acabó formándose un mercado único y común de mano de obra navegante y pescadora. A través de esta vía multitud de pescadores vascopeninsulares, que veían como sus antiguas flotas trasatlánticas iban a menos, pudieron enrolarse en barcos de Bayona y San Juan de Luz y regresar a los caladeros de Terranova esta vez con la protección del pabellón francés. En estimaciones de Alberdi, todavía a comienzos del siglo XVIII un tercio de la marinería enganchada en los barcos de Lapurdi provenía de la Península.

No solamente marineros y pescadores iban y venían de una lado al otro de la frontera, también muchos armadores de esta parte pudieron seguir invirtiendo y financiando el negocio de las grandes pesquerías atlánticas a través de la asociación con gentes del País Vascofrancés. Es más que probable, aunque no contamos con muchos datos al respecto, que este panorama que acabamos de perfilar acabara alcanzando al puerto de Castro Urdiales. Rodríguez Fernández, buen conocedor de los archivos lardéanos, afirma que : “A comienzos de 1651, Pedro de Fuica y Francisco de la Maza, vecino y regidor de Laredo, respectivamente, habían formado “compañía” con otros armadores de Castro Urdiales, Laredo y Bilbao, a fin de equipar dos navíos, *La Asunción* y *San Nicolás*, y enviarlos a la pesquería de Terranova. Los dos primeros armadores

²⁹ Alberdi (99).

³⁰ Ojeda San Miguel (2001).

³¹ Alberdi, ob. cit.

invertieron 2.000 reales cada uno en la operación. Casi un año más tarde, por el 17 de noviembre del mismo año, los buques habían regresado, sanos y salvos, a Castro Urdiales con carga de bacalao y grasa de ballena. Juan Bautista de Pedrero, Francisco de Liencres y Domingo Maquina, comerciantes de Laredo, daban poder, en 6 de marzo de 1653, a su vecino Antonio Marroquín, para que concertase y fletase, en San Sebastián, San Juan de Luz o Fuenterrabía, los navíos del tonelaje que le pareciere “para la pesquería de Terranova”³². María J. Echevarría en un trabajo sobre la actividad comercial del puerto de Santander subraya que entre 1620 y 1670 fue bastante habitual que santanderinos, en compañía de vascos y franceses, armaran barcos para ir a Terranova desde la costa labortana³³. Nosotros hemos dado con dos documentos notariales que certifican esta participación de armadores y balleneros castreños en el negocio pesquero de ultramar con los vascofranceses. El primero dice:

*“En la villa de Castro Urdiales a veinte y tres días del mes de março de mill seiscientos y setenta ñaos, ante mi el presente escribano del número y testigos, pareció presente **el capitán Francisco de Carranza vezino desta villa dueño y armador del navío nombrado Jesús María Joseph de porte de duzientas toneladas questá porto y ancorado en el puerto de los Passajes de Guipúzcoa, y prebenido para azer biaje a la Pesquería de las Vallenas con quarenta ombres españoles y labortanos y por su maestre Pedro de Lussa vezino desta dicha villa. Y dixo que confiessa aver recibido de D. Manuel de Santander y Mújica vezino desta dicha villa trezientos pessos de ...**”*³⁴

El mismo capitán, don Francisco de Carranza, requería notarialmente desde Castro en el año 1676 el cobro que le correspondía por haber financiado la expedición ballenera a Terranova de un barco matriculado en Bayona³⁵.

El advenimiento de los Borbones a la Corona española significó el final de todo este entramado. Los marineros y navíos del Cantábrico que con pasaporte francés habían seguido acudiendo a Terranova y zonas aledañas, aunque en menor medida que en otras épocas pasadas, tras la firma del Tratado de Utrecht a comienzos del siglo XVIII fueron definitivamente expulsados. Casi todos faenaban en el bacalao, resultando la trayectoria de la actividad ballenera algo diferente: con el paso de los años en el siglo XVII se dejó de ir a Terranova, se buscaron otras zonas de captura, y a pesar de los conflictos, se mantuvo una pequeña actividad en las costas de dominio francés hasta el año 1718. Pero los buques eran ya contadísimos: en aquella fecha sólo 6 barcos guipuzcoanos se seguían registrando como balleneros³⁶.

Sin embargo, a pesar de todo, de los pocos barcos balleneros y de la política hostil de los Borbones hispanos a que sus súbditos se enrolaran en buques franceses, los guipuzcoanos, en absoluto ya cántabros y vizcaínos, se siguieron alistando en los puertos

³² Rodríguez Fernández, ob. cit., pp. 45 y 46 y (86/87), p. 91.

³³ Echevarría Alonso (95), pp. 61 y 73.

³⁴ A.H.P.C., Prot., Diego de Trucíos, leg. 1735, fols. 3 y 135.

³⁵ A.H.P.C., Prot., Jerónimo de Cañarte, leg. 1717.

³⁶ Alberdi, ob. cit.

labortanos durante algún tiempo. Según X. Alberdi, en el año 1728 el 67% de los marineros matriculados en la Cofradía de Fuenterrabía, 136 en total, más otros 19 de Irún, marcharon para embarcarse en barcos vascofranceses. Por la misma época otros aproximadamente 80 marineros de Zumaya y Pasajes siguieron la misma dirección y destino. En 1729 Alberdi calcula que unos 500 hombres originarios de las villas costeras de Guipúzcoa estaban a las ordenes de las compañías balleneras de Bayona y San Juan de Luz.

Pero con el andar de los años, las repetidas prohibiciones de las autoridades reales españolas parece que al final lograron sus propósitos, y acabaron con esta último resto de cazadores y actividad ballenera.

4. CASTRO URDIALES: ESTACIÓN BALLENERA (1580-1730)

A partir de las últimas décadas del Quinientos, como ya antes hemos señalado, la flota ballenera del Cantábrico (especialmente la guipuzcoana) empezó a conocer serias dificultades en las campañas de Terranova e incluso en las costas gallegas. Otras potencias navales empezaban a cuestionar la presencia de la marinería hispana en las aguas trasatlánticas y, también, las ballenas parece que se estaban agotando. Además de seguir a las manadas más al norte o ir a buscarlas a otros caladeros, la alternativa que se presentaba a buena parte de aquella industria ballenera, especialmente a la potente de los guipuzcoanos, era cacear por la propia costa cantábrica, en la que todavía era evidente que la presencia de los animales seguía siendo algo habitual en determinadas épocas del año.

Así, hasta bien entrado el siglo XVIII abundantes navíos vascos se mantuvieron alerta por todo nuestro litoral esperando la llegada de los grandes cetáceos. Y, para no entrar en colisión con las cofradías y municipios vizcaínos, cántabros y asturianos, establecieron sistemas de pagos y cánones. Con ello se hicieron con los preceptivos permisos y se posibilitó una actividad ballenera sin problemas. Precisamente esto es lo que ocurrió a partir aproximadamente del año 1580 en Castro Urdiales, en donde la presencia de este tipo de actividad dará lugar a que el balleneo se empiece por vez primera a reglamentar y a cargar con algunos importantes impuestos.

Para abordar este hecho (que Castro se convirtiera durante más de un siglo en un significativo centro y estación ballenera) utilizaremos tres elementos de referencia: por una parte, los documentos que al respecto hemos podido localizar en su Archivo Municipal, los viejos trabajos de Javier Echavarría junto con la última obra de Azpiazu³⁷, y la publicación “Balleneros Cántabros” de Rafael González Echegaray. Echavarría dedicó al tema un pequeño capítulo de su conocido libro “Recuerdos históricos castreños”³⁸ y un artículo algo más extenso que, con el título de “Marineros castreños pescadores de ballenas”, publicó en la revista local “Fray Verás” en el año 1891. Ambos trabajos, aunque quizá puedan pecar de dar demasiado protagonismo a los pescadores castreños, aportan importantes datos sacados de los archivos locales, mucho más ricos en

³⁷ Azpiazu (2001).

³⁸ Echavarría (73).

documentación cuando los pudo consultar Echavarría que en la actualidad. La investigación de González Echegaray³⁹, pese a que a nuestro juicio no acaba de distinguir bien lo que era el balleneo costero y sus orígenes del resto de la actividad, tiene la virtud de dar a conocer muchos documentos provenientes del Archivo de Protocolos Notariales, que el autor consultó aprovechando su traslado desde Castro Urdiales a Santander.

Es seguro que Echavarría lleva razón cuando en sus publicaciones advierte que la presencia de la ballena en el escudo heráldico de la antigua villa de Castro es un símbolo, y no una fantasía, que recuerda en buena manera la trascendencia que la caza de estos animales tuvo en los siglos medievales. Pero, como ya hemos apuntado anteriormente, sería un error pensar en que el balleneo medieval de los castreños era básico para su subsistencia. Prueba de ello es que las ordenanzas de la Cofradía de pescadores y mareantes de San Andrés del año 1548, en las que en más de una ocasión sus redactores afirman recoger el contenido de otras más antiguas, no tienen ningún capítulo dedicado a sistematizar y organizar dicha actividad. Los pescadores de Castro vivían de la pesca y no de la caza de ballenas; lo que no quiere decir que, casi seguro todos los años, cuando alguna ballena con sus crías se acercaba a su costa no desperdiciaron la ocasión y dedicaran algunas jornadas a su caza y posterior descuartizamiento.



Al parecer, como decíamos, la actividad ballenera en Castro Urdiales no se empezó a regular y reglamentar hasta las últimas décadas del siglo XVI. Solamente, y de forma esporádica, tal como reflejan los libros de cuentas de la parroquia de Santa María, los balleneros tenían la costumbre durante la primera mitad del XVI de ofrendar una limosna voluntaria a la Iglesia como señal puntual de alguna cacería⁴⁰. Sin embargo, en el año 1587 se redactó un documento notarial, el 21 de enero, por el que ya podemos darnos cuenta de que los balleneros guipuzcoanos empiezan a llegar a Castro. Se trata de un convenio entre los castreños Francisco de la Colina y Pedro de Loízaga con el vecino de Guetaria Juanes de Oreja. Ambas partes acordaron asociarse para realizar una

³⁹ González Echegaray (78).

⁴⁰ *Ibidem*, pp. 58 y 59. En el País Vasco también las entregas a las parroquias fue un hecho muy habitual, Azpiazu (2000), p. 32.

campana ballenera en aguas castreñas desde el mes de febrero hasta mediados de octubre del año siguiente. Aporta pormenores sumamente valiosos para la historia técnica y naval de la actividad: el ballenero guipuzcoano se comprometía a pagar la mitad del armazón “*de chalupas, estachas, arpones...*” puesto que iban a andar a la ballena con “*tres chalupas, cada una chalupa con siete u ocho hombres*”, necesitando poner un “*maese arponero y talayero*”; además, las chalupas tenían que estar perfectamente calafateadas y siempre con sus correspondientes remos. Prueba de que la actividad ballenera no debía estar técnicamente muy desarrollada en la costa castreña es que el ballenero Oreja se responsabilizaba de “*traer las tres chalupas con todos los aparejos de gente, arpones, bicheros, estachas y todo lo demás...*”⁴¹.

A partir de los años 80 y 90 la presencia de balleneros guipuzcoanos se fue haciendo cada vez más habitual en Castro. González Echegaray transcribe una escritura redactada ante el escribano-notario de la Villa en el año 1592 que, aunque no hace referencia a la actividad en aguas castreñas, su propia redacción aquí deja traslucir esa presencia cada vez más continuada de la que hablamos. El documento hace referencia al pago que recibía el oriotarra Santiago de Recabo, “*(...) estante en esta villa de Castro*”, después de haber “*(...) estado a la costera de las ballenas en el puerto de Burela que es en el Reino de Galicia por tiempo y espacio de cinco meses en la compañía del capitán Joseph de Ochaniz, vecino de la dicha villa de Orio y de su soldada y trabajo le había cabido y pertenecido 30 ducados en reales, los cuales dichos 30 ducados le habían dado y pagado en esta villa Pedro de Ochaniz estante en ella*”⁴². En 1599 se apuntaba en el libro de cuentas de Santa María: “*se hace cargo de diecisiete mil cuatrocientos veintiuno maravedís que dieron de limosna los armadores de las ballenas que estuvieron en esta villa el dicho año y los vecinos de esta villa*”⁴³.

Estos primeros balleneros vascos estaban faenando por toda la cornisa cantábrica, hasta Galicia, buscando una alternativa a las dificultades de Terranova, y no, como afirma G. Echegaray, creemos que equivocadamente, porque “los balleneros vascos, ante la disminución de capturas en su costa, se desplazan hacia las demás del Cantábrico, con base en Castro Urdiales y probablemente con la participación activa también en sus expediciones de marineros y armadores castreños”⁴⁴.

La residencia de balleneros en Castro fue cada año a más, hasta tal punto que desde comienzos del siglo XVII en los libros de contabilidad municipal aparece ya regularmente consignado un nuevo impuesto o derecho de propios denominado “*puerto de ballenas*”. Echavarría se dio en su día cuenta de este hecho perfectamente, informando que el derecho de ballenas se sacaba a público remate, y que “casi siempre los rematadores eran guipuzcoanos, generalmente de Guetaria, y guipuzcoanos eran también algunas de las embarcaciones y tripulantes...”⁴⁵. El individuo o individuos que ganaban la puja se quedaban con el derecho de cazar ballenas en exclusividad en las aguas jurisdiccionales de Castro, y también a extraer la grasa correspondiente en su puerto. Pero, curiosamente, el dinero que se obtenía por el pago del derecho comentado tras la

⁴¹ Echavarría (1891), ob. cit.

⁴² González Echegaray, ob. cit., pp. 64 y 65.

⁴³ Ibidem, p. 59.

⁴⁴ Ibidem, p. 65.

⁴⁵ Echavarría (73), p. 135.

subasta no iba enteramente, ni mucho menos, a las arcas municipales. Se repartía en partes equitativas entre los tres organismos o instituciones que tenían, de alguna manera, que ver con la actividad: Ayuntamiento, Cabildo de San Andrés e Iglesia parroquial de Santa María. Derechos a aquel cobro tenía el Concejo, puesto que el lugar en que se despedazaban las ballenas, se colocaban los cocederos de grasa y se ubicaban las chalupas correspondía a la infraestructura portuaria, y ésta caía dentro de la órbita potestativa del Municipio. Un tercio iba a parar a la Cofradía de mareantes y pescadores, claramente porque las aguas en que se abatían las ballenas constituían un espacio considerado bajo su autoridad y control. Y, por último, también del arriendo se beneficiaba la parroquia de Santa María, porque así se venía a reconocer la vieja costumbre de ofrecer una limosna a la Iglesia cada vez que se mataba un animal de aquellos. De hecho, en este último caso, todavía a comienzos de la centuria del XVII el libro de fábrica parroquial recoge esta anotación: “*se hace cargo de quince mil trescientos treinta y cuatro maravedís, que parece valieron las ballenas de limosna los años 1601, 1602 y 1603, que en todos los tres dichos años se matan seis ballenas; las dos ballenas y los cuatro cabrotes*”⁴⁶.

La primera referencia documental que nosotros hemos encontrado del arriendo contable del derecho de “puerto de ballenas” en los libros municipales corresponde al año 1616, momento en que la puja quedó en manos de Juan de Gorriarán⁴⁷. Pero ya antes, en 1611 los decretos del Concejo dan cuenta el 18 de enero del “Asiento de ballenas de Domingo de Gamboa y compañeros”⁴⁸. Fecha también en que los ediles de la Villa, interesados en potenciar el negocio del balleneo, sacan a relucir un antiguo privilegio para no pagar los diezmos de la mar en el pescado a fin de hacer la prerrogativa extensiva a la grasa de ballena que se sacare a vender fuera de Castro⁴⁹. Oponiéndose así a los intentos que el administrador de Aduanas mantenía para hacer pagar a los navíos que fueran a salir con grasa y otros despojos de ballenas desde el puerto⁵⁰.

Pero, casi con entera seguridad, el derecho de que hablamos comenzó a funcionar un poco antes, pues sabemos que en 1604 el mayordomo de la fábrica de Santa María reflejaba en su contabilidad la entrada de 44 ducados y 3,5 reales “*a 8 de febrero de 1603 por la limosna y derechos de ballenas que mataron*”⁵¹. Y en 1607 la relación corresponde a “*once ducados que restó debiendo Domingo de Bilbao, capitán de las Ballenas del último año...*”⁵²

González Echegaray ha publicado también otro documento notarial redactado el 28 de junio de 1607 en que se certifica ya la regularización del derecho de “puerto de ballenas”, con su correspondiente subasta, y la presencia, hasta convertirse en una constante, de balleneros vascos: “*En la villa de Castro Urdiales (...) pareció presente Marín de Lasalde y Juan de Vidia, vecinos de la villa de Deva en la provincia de Guipúzcoa, (...) dijeron que estaban convenidos con los Señores Justicia y Regimiento de la dicha villa y con el Procurador General del Cabildo de San Andrés de que le*

⁴⁶ González Echegaray, ob. cit., pp. 87 y 88.

⁴⁷ Archivo Municipal de Castro Urdiales (en adelante A.M.C.U.), Libro de cuentas (1615-1635), L. 80.

⁴⁸ A.M.C.U., Decretos (1610-1615), 25-1.

⁴⁹ Ibidem, Ayunt., 8 de agosto de 1611.

⁵⁰ Echavarría (1891), ob. cit.

⁵¹ González Echegaray, ob. cit., p. 88.

⁵² Ibidem.

*hayan de dar y den el puerto de la dicha villa para que hayan de asistir en la pesquería de las ballenas, desde el día de San Francisco cuatro de octubre venidero de este presente años, hasta mediado el mes de febrero de este año, y se obligan a traer, a la dicha villa, dos chalupas con las armas y gente conveniente al dicho oficio de pesquería de ballenas (...), y en cuanto a la saca de la grasa que ficieren llevar del puerto de esta dicha villa (...) se obliga a les dar el dicho puerto y que no admitirán a otro alguno...”*⁵³

Se conserva otro valioso documento protocolizado en el año 1618, el 21 de septiembre, en el que, después de la subasta del derecho, se especifica la garantía de exclusividad en el disfrute del rematador y una nueva serie de apreciaciones técnicas sumamente jugosas:

“En la villa de Castro Urdiales (...) el Capitán Domingo de Arbiçu, vecino de la villa de Guetaria (...), y dijeron que por cuanto hoy día de la fecha, el remate de la candela en estrados públicos, los dichos Justicia y Regimiento habían hecho remate del Puerto de esta dicha villa para la caza y pesquería de las ballenas en el dicho Domingo de Arbizu, como su mayor postor, para que en dos años que comenzarán a correr desde el día de San Francisco que viene de este presente año y se acaban el día de Carnestolendas del año 620 con las condiciones con que Domingo de Campos tuvo en arrendamiento para en la dicha pesquería y caza el dicho puerto y otras que son las siguientes:

n Primeramente que el dicho Domingo de Arbizu, o su poder habitante, haya de traer y traiga a esta dicha villa, dos chalupas buenas y suficientes, para la dicha caza y en cada una de ellas dos personas y dos talayeros y armas necesarias y demás cosas a saber: Estachas, vioneras, sangraderas medianas, arpones y todo lo demás que convenga o sea menester para la dicha caza y que el susodicho o su poder haya de venir y venga o envíe para dicho día de San Francisco, ocho días más o menos, dando al tiempo lugar.

n Item se haya de dar y den a esta dicha villa, de cualquier ballenas o cabrote que mataren, 30 ducados por tercias partes, 10 a la dicha villa y su mayordomo, 10 a la fábrica de la Iglesia Mayor de ella y 10 ducados al Cabildo de San Andrés y matando ballena que tenga su hijo, no haya de pagar más de los 30 ducados en la forma dicha y además de dar el tercio de la valor que el tal pez tuviese a las chalupas en que dichos vecinos salieren de esta villa con su gente a la dicha caza, que salgan pocas o muchas y el dicho Procurador General quede que las dichas chalupas en que los dichos vecinos salieren a la caza irán suficientemente aparejadas de gente y armas y las que no salieren en la forma dicha no gozarán de la parte que los demás que salieren bien prestas.

⁵³ Ibidem, pp. 93 y 94.

n *Item que si por caso fuera que matándose alguna de las dichas ballenas y entre el dicho armador y los dichos vecinos, el dicho Rodríguez les quisieren beneficiar por su cuenta el dicho domingo de Arbiçu los haya de dar las herramientas necesarias para poder beneficiarse entre sí...*⁵⁴

CAPITANES Y ARMADORES DEL PUERTO DE BALLENAS DE CASTRO URDIALES

AÑOS	BALLENEROS	ORIGEN
1587	Juan Oreja	Guetaria
1592	Santiago Recabo	Orio
1606	Domingo de Bilbao	
1607	Martín de Lasalde	Deva
	Juan Vidia	Deva
1611	Domingo de Gamboa	
1616	Juan de Gorriarán	Guetaria
1618	Domingo de Arbizu	Guetaria
1624	Domingo de Iturbide ⁵⁵	Guetaria
1638	Juan de Muñategui	Elanchobe
1640	Juan de Muñategui	Elanchobe
	Santorum Rodríguez	Elanchobe
	Francico de Garrastizu	Elanchobe
1641	Francisco de Garrastizu	Elanchobe
1646	Tomás Lorenz	Zarauz
1656	Diego de Hano	
1664	Domingo de Larrarive	Deva
1682	Gonzalo de Villanueva	
1685	Antonio de Horcasitas	
1734	J. Vicente I. Rentería	Lequitio

Fuente: A.M.C.U., decretos y libros de cuentas, A.H.P.C., prot., Echavarría y G. Echegaray.

No tenemos referencias, ni datos, para todos los años, pero está claro que los capitanes y armadores que se dedicaron a la caza de ballenas desde el puerto de Castro entre finales del siglo XVI y a lo largo del siguiente fueron todos vascos y en su gran mayoría guipuzcoanos. En un principio, después de ganar la puja, llegaban a nuestro puerto trayendo desde sus lugares los botes balleneros, las herramientas de caza y buena parte de la marinería más especializada que iba a emplearse en las faenas de la campaña. Estos hechos contrastables, a nuestro modo de ver, ponen de relieve el tema ya antes esgrimido de que los castreños cazaban esporádicamente ballenas, pero no tenían ni embarcaciones, ni pescadores especializados y con presencia permanente en el puerto, dedicados a ello. De otra manera, ¿por qué obligar notarialmente a los capitanes a traer desde sus puertos chalupas balleneras, arpones, marinería...?

⁵⁴ Ibidem, pp. 98 y 99.

⁵⁵ Los Iturbide constituyen una estirpe de balleneros muy activos por la costa cántabra, y espeiclmnte en el puerto de Comillas, Azpiazu (2000), pp. 141 - 148.

Sin embargo, con el paso del tiempo, con el asentamiento continuado de los capitanes vascos, poco a poco los marineros de la cofradía de San Andrés fueron participando cada vez más en las cacerías balleneras, puesto que, a buen seguro, pronto conocieron sus secretos en toda su integridad. La participación directa de castresños en la caza asidua de ballenas comenzó hacia el año 1618. Es decir, casi 30 años después de convertirse el puerto de Castro en estación permanente para el balleneo. Pongamos un ejemplo. El 28 de febrero de 1641 los rematadores del puerto de ballenas capitulaban esta condición: *“Item es condición que de cada ballena que matasen los susodichos en el puerto de esta villa, han de dar a los mareantes de ella el tercio de cada una y los susodichos lo aceptaron con calidad que los marineros que fueren llevar el tercio de cada ballena que mataren los dichos capitanes armadores haya de salir del puerto de esta dicha villa en seguimiento de los dichos balleneros cada vez que salgan y cada chalupa con una estacha de 80 brazas suficiente; 2 arpones nuevos; 2 sangraderas y una mediana y si no lo cumplieren no lleven el tercio. Y con calidad que si los marineros de esta dicha villa hirieren alguna ballena saliendo a ella dichos Juan de Muñategui y compañía o aunque ... que la haya muerto, ha de ser de los dichos Muñategui y Compañía y no de los marineros sino el tercio como va dicho...”*⁵⁶

Para el año 1664 hemos podido localizar la escritura de *“Obligción del puerto de ballenas”*, en la que de nuevo aparecen algunos datos sumamente esclarecedores:

“En la villa de Castro Urdiales a primero día del mes de agosto de mil y Seisientos y sesenta y quatro, ante mi presente escribano y testigos parecieron presentes, de la una parte Martín de Liendo Palaçio vezino y Procurador Jeneral desta villa en virtud de orden y poder que para lo que yva declarado tiene de los Señores Justicia y Rejimiento desta dicha villa, y de la otra Domingo Larrarive vezino de la villa Deba en la probinçia de Guipúzqua. Y dejeron que en la conformidad y forma que antiguamente se ha estilado y acostumbrado de Ynmemorial a esta parte el asistir en el puerto de esta villa la costera de las Vallenas desde el día de San Francisco que viene quatro de octubre deste presente año asta las Carnestolends del año que viene de sesenta y zinco con tres chalupascon sus aparejos y pertrechos, se obliga el dicho Capitán Domingo de larraribe con su persona y bienes presentes y futuros, y de dar la tercia parte de cada ballena que mataren al Cabildo desta villa por ayudarle a traer ora sea de parte distante ora de cerca, y de pagar por cada ballena que mataren, siendo maior seis ducados a la Villa, seis la Cabildo y seis a la fábrica de la Yglesia, y una barrica de grasa a la dicha fábrica por la Caldera, y más a de dar a los dichos Señores del Ayuntamiento las arrobas acostumbradas (...). Y Nicolás de Guriezo que asímismo se alla presente por ser Procurador Jeneral del Cabildo de los Mareantes se obliga con las rentas y propios de dicho Cabildo que acudirán los Hermanos y Marineros del a traer las ballenas

⁵⁶ Ibidem, pp. 101 y 102.

*que en dicha costera se mataren de qualquier parte que suceda so pena de pagar los daños....*⁵⁷

Así pues, la marinería del Cabildo de San Andrés acabó participando a las ordenes de los capitanes balleneros vascos en las operaciones directas de la caza. Pero también hubo algunos años en que, al quedar desierta la puja del derecho de ballenas, o no cumplirse lo capitulado con el rematador, los pescadores castreños acabaron realizando en solitario la campaña ballenera. Por ejemplo, en el año 1682 ganó el remate el ballenero Bartolomé de Uzqueta, y al no cumplir el acuerdo con el Concejo de hacer “*Casa y Cabaña*” para la grasa, la caza quedó libre: “*Y como no se cumplió no hizo u prevención, y quedó el puerto libre para todos los demás vecinos que quisieren gozar de esta caza, como ha sido costumbre en los años atrás, de quince a esta parte...*”⁵⁸

Como el Ayuntamiento era el organismo que controlaba y organizaba todo lo que tuviera que ver con el puerto, muy pronto tuvo que hacer frente a un difícil problema: ¿dónde y cómo cocer las partes adiposas de las ballenas descuartizadas? Importante cuestión, pues de su resolución dependía la buena circulación de personas, animales y carros en calles y estribaciones del puerto y en gran medida la “buena salud” del vecindario. Parece que al principio era habitual que algunos vecinos, suponemos que pescadores que de alguna manera habían participado en la cacerías, y por ello conseguido algún trozo de los animales, cocieran la grasa en sus domicilios particulares. El Concejo enseguida se dio cuenta de que esta actividad generaba dos graves inconvenientes: la posibilidad de un incendio y que los nauseabundos olores generados se extendieran por lo más céntrico del caso urbano, haciendo insoportable la vida diaria. No es extraño que el Ayuntamiento celebrado el 24 de enero de 1613 prohibiera tajantemente cocer ballena en los domicilios del vecindario⁵⁹.

Las partes más grandes y voluminosas de las ballenas, las que correspondían y beneficiaban directamente los capitanes que se habían quedado con el derecho del puerto de ballenas, eran obligatoriamente cocidas en una gran caldera propiedad de la parroquia de Santa María. Por ello tenían que pagar, a modo de forzado alquiler, una cantidad fija. En el año 1618, y es un ejemplo, a la vez que Domingo de Arbizu y otros socios se comprometían a respetar las cláusulas del remate de ballenas, también quedaban obligados al pago de la caldera: “*Item que el mayordomo de la fábrica de la dicha Iglesia le dará al susodicho (...) la caldera suficiente en que freír y beneficiar la dicha grasa sin que ellos la puedan traer y traigan, y por cada barrica que en ella se friere, ha de pagar dos reales, ora haya pocos o muchos, y si la dicha caldera se rompiere por caso fortuito, y no por descuido de susodichos y su gente, haya de ser por cuenta y cargo de la dicha fábrica y no del dicho Arbizu, y si por descuido y negligencia se rompiere y maltratarse, ha de ser por su cuenta y riesgo*”⁶⁰.

⁵⁷ A.H.P.C., Prot., Diego de Trucíos, leg. 1732, fol. 159.

⁵⁸ A.M.C.U., L. propios y rentas (1661-1727), Leg. 35-1. Otro ejemplo, mucho más tardío y seguro uno de los últimos, es el ocurrido en el año 1728, cuando los pescadores de Castro dieron muerte a un cabrote y malherido a la ballena madre en las cercanías de Cerdigo, A.M.C.U., leg. 1122-exp.1.

⁵⁹ Echavarría (1891), ob. cit.

⁶⁰ González Echeagaray, ob. cit., p. 100.

Alerta se mantuvo siempre el Concejo castreño en esta delicada tarea de freír los trozos de las ballenas. En el año 1655 tuvo que mandar que los balleneros retirasen los “*tosturones*” de la caza⁶¹. Casi 20 años después las actas municipales siguen recogiendo la gravedad de la situación que a veces se presentaba: “*Que por quanto los años pasados en el puerto de esta villa an matado algunas vallas y las parten entre algunos vecinos y lo benefician en sus casas, de donde puede redundar un grande yncendio en la villa, y asimismo como lo beneficiaban en tantas casas tarde (...), beneficiar en parte separada fuera de las casas de la villa, y por el mal olfato que da y por obiar los yncombenientes que puedan resultar y ebitar (...) acordaron que se le notifique a Pedro de Laredo (...) Procurador del Cabildo, para que en la primera ocasión que muera ballena no la dejen partir (...) y que vayan fuera de las casas de la villa a la Cabaña a donde antiguamente se ha hecho y beneficiado*”⁶².

Los regidores, muy preocupados por la intensa actividad a que muy a menudo se llegaba, manifestaban en la sesión celebrada el 21 de abril de 1676 que: “*(...) por quanto an reconocido el peligro ebidente que hay de sacar la grassa del tocino de la vallenga en las casas y chimeneas y bodegas de los vecinos de esta dicha villa, la saquen los de la Media Villa de arriba a las guertas, talaya, perpetil y San Guillén, y los de la Media Villa de abaxo en la Barrera o en otra parte despoblada, donde no se siga daño de ynzendio, porque es notorio el rriesgo que se puede seguir de sacarlo dentro de las casas*”⁶³. La solución parecía razonable: había que cocer las ballenas en lugares abiertos, aireados y ventilados, y a suficiente distancia de las casas y edificios.



Los vecinos particulares tenían que acudir a hacer la fogata correspondiente a los lugares antes citados: Huertos, Atalaya, Perpetril, San Guillén y la Barrera. Pero los grandes armadores obligatoriamente debían montar su improvisada fábrica de grasa en la zona de la Atalaya, y en la Cabaña. Más tarde, estos últimos, a finales del siglo XVII pasaron a realizar la labor en las rampas que hoy conocemos como San Guillén y

⁶¹ A.M.C.U., Decretos, 7-2.

⁶² A.M.C.U., Decretos, 16-5, Ayunt., 26 de enero de 1672.

⁶³ A.M.C.U. Decretos, 7-2.

entonces restos del viejo muelle y cay de Santa Ana, casi inservible y completamente destartado ya.

Sabemos ya cómo se fortaleció la actividad ballenera en Castro y el por qué, también quiénes fueron sus principales protagonistas, e incluso cómo y dónde se beneficiaban los animales. Pero todavía nos queda, entre algunas otras más, por responder a la siguiente pregunta: ¿qué se hacía, y hacia dónde iba, la grasa o saín fabricado en la estación castreña?

Indudablemente una parte de la grasa quedaba en Castro para el consumo interno y necesidades diversas del vecindario. En el contrato de arrendamiento del puerto de ballenas del año 1640, redactado entre el Concejo y el capitán Francisco Gorostiza, se establecía puntualmente que: “(...) y *asimismo es condición que se ha de echar a pregón para que tomen grasa los vecinos de la dicha villa que quisieren a como corriere el menor precio de la dicha grasa...*”⁶⁴. Tres años después, en 1643, el Concejo acordaba: “*Que se notifique a los capitanes armadores de valenas desta villa vendan a los vecinos della la grasa por mayor*”, siendo obligatorio que cada uno de ellos diera 6 barricas para el abasto de la villa⁶⁵. Sabemos también que hacia 1650 la grasa para los vecinos se vendía en un pequeño establecimiento⁶⁶, y que a finalizando la centuria se montó ya una “*abacería de grasa y bacalao*” de mayor calibre e importancia⁶⁷.

Alrededor de una cuarta parte del saín producido quedaba en Castro y el resto salía hacia otros mercados. Curiosamente los documentos hasta hoy localizados indican que casi todos los cargamentos (siempre en barricas) salían por mar, en su mayoría con destino a Bilbao, que no olvidemos en el siglo XVII era el gran centro redistribuidor de bacalao y grasa de ballena, y en menor medida hacia otros puertos vascos y hasta franceses⁶⁸. Parece, por otra parte, que estos destinos respondían a una doble lógica: en primer lugar, porque el mercado bilbaíno (de hecho Castro siempre se rigió por los precios que corrían allí) y vasco era el más dinámico en este tipo de producto, y, en segundo término, por una cuestión eminentemente fiscal.

Al principio de este relato ya lo hemos mencionado, sobre todo desde comienzos del siglo XVII, que es cuando la actividad ballenera constituye ya en Castro un negocio próspero⁶⁹, los administradores de aduanas quisieron hacer pagar a los armadores y compradores al por mayor de saín los diezmos de la mar por la comercialización del producto. El Ayuntamiento, también interesado directamente en el asunto, pues cobraba parte del impuesto del puerto de ballenero, se opuso siempre a este tipo de pagos, defendiendo a los balleneros, y esgrimiendo viejos privilegios eximentes de origen medieval. Sin embargo, no debió tener mucho éxito el Concejo en su política, pues todavía en el año 1660 seguían los enfrentamientos con el Administrador de aduanas⁷⁰.

⁶⁴ González Echegaray, ob. cit., p. 104.

⁶⁵ A.M.C.U., Decretos (1640-1644), 21-6, Ayunt., 31 de enero de 1643.

⁶⁶ A.M.C.U., Libro de propios y rentas (1636-1660), Leg. 34-1.

⁶⁷ A.M.C.U., Libro de cuentas reales y propios (1661-1727), Leg. 35-1.

⁶⁸ González Echegaray, ob. cit., pp. 95-98 y Echavarría (1891).

⁶⁹ Como puede apreciarse en la gráfica anterior, el precio de la grasa de ballena se mantuvo en franco crecimiento en el importante mercado de Miranda de Ebro, en el alto Valle del Ebro, y abuen seguro también en otros.

⁷⁰ A.M.C.U., Decretos (1656-1660), 20-5, Ayunt. De 6 de marzo de 1660 y Echavarría (1891).

Para evitar molestias y no pagar impuestos, quizá también apoyándose los amadores balleneros en su vecindad vasca, optaron por enviar hacia las exentas provincias de Vizcaya y Guipúzcoa el grueso del saín castreño, y , además, aprovechando, como hemos formulado, que eran los mercados más receptivos para aquel producto.

BALLENAS CAPTURADAS EN CASTRO URDIALES

Años	Nº. Ballenas	Nº. Cabrotes
1616		1
1622		2(cabritillos)
1624	2	1
1628	6	
1629	1	
1630	2	
1634	2	2
1636	3	
1638		1
1644	1	2
1647	1	2
1648	2	
1649	1	4
1650		2
1651	1	5
1652		1
1653	1	2
1655	2	3
1657		1
1658		1
1659	1	2
1660		1
1662	1	1
1683	1	
1687		1

Fuente: A.M.C.U., Libros de propios y Rentas: Leg. 34-1, L.80 y Leg. 35-1.

Resulta también una cuestión importante en este tema intentar saber qué número de ballenas pudieron llegar a ser capturadas en las aguas castreñas. Tal como aparece en el cuadro anterior, a través de los libros de cuentas municipales, nosotros hemos encontrado la referencia expresa de la captura de 70 animales, entre ballenas adultas y cabrotes (denominación que en aquella época recibían las crías). Ahora bien, no siempre se recogen todos los años las ballenas capturadas en los libros municipales, ni existen cuentas para todos los años. Aventurándonos, y haciendo algunos cálculos en base a los años documentados y a las cantidades recaudadas, creemos que entre los años 1580 y

1734 el número de ballenas bien pudo rondar la cifra de los 200 ejemplares. Número realmente importante a todas luces.

CAPTURAS DE CETÁCEOS - PUERTO DE ELANCHOVE

1643	4 ballenas
1644	1 ballena
1645	2 cabrotes
1646	1 cabrote y 1 ballena
1647	3 ballenas
1648	1 cabrote y 1 ballena
1649	1 ballena
1651	1 cabrote y 1 ballena
1652	3 ballenas
1653	3 ballenas
1654	3 ballenas
1656	1 ballena
1657	1 cabrote
1660	1 ballena
1662	1 ballena
1668	1 ballena
1669	1 ballena
1672	1 ballena
1675	1 cabrote y 1 ballena
1676	2 ballenas
1678	1 ballena
1685	1 ballena
1687	1 ballena
1694	1 ballena
1707	1 ballena
1749	1 jibarte

Fuente: Erkoreka (90/91), p. 198.

Como podemos apreciar en la anterior relación, la evolución ballenera de Castro se parece bastante a la del puerto de Elanchove, cuya actividad ha sido prolijamente analizada por Erkoreka. Una de las bases balleneras más importantes del litoral vasco, cuyo origen como puerto se basa precisamente en esta caza: “Originariamente, la economía marítima de la puebla se apoyó de modo fundamental sobre la actividad ballenera. Como ocurría en otros muchos enclaves de la costa cantábrica, el lugar era arrendado periódicamente por la anteiglesia matriz a ciertos pescadores guipuzcoanos, a quienes autorizaba a hacer uso del mismo como base para la captura de cetáceos, a cambio de que entregaran al concejo el unto de los que apresasen y cediesen sus lenguas a la iglesia parroquial. Este tipo de operaciones de arrendamiento portuario, fueron muy frecuentes a lo largo del siglo XVI y gran parte del XVII, lo que evidencia que, durante este dilatado período, la intensidad con la que guipuzcoanos practicaron la actividad ballenera, fue, en general, mayor que la de los pescadores de las restantes provincias

cantábricas -incluida Vizcaya- y que su expansión geográfica por los puertos del litoral, les permitió superar el desequilibrio que se producía, en sus respectivos puertos de origen, entre el importante armazón dedicado a la captura de balénidos y la cada vez más exigua afluencia de estos a la costa vasca. Receptores anuales de balleneros guipuzcoanos fueron así, entre otros muchos, gran parte de los puertos gallegos, varios enclaves asturianos y montañeses y, vanto menos, los puertos vizcaínos de Plencia y Lequeitio⁷¹.

Pero volvamos al caso castreño. Las contabilidades concejiles, aunque no muy precisas en el tema, empiezan a indicar a partir de 1660 que hay años en que la postura del puerto de ballenas se queda sin rematador por la falta de solicitantes y pujas. Sin duda, este hecho puede interpretarse como una evidencia de que el número de ballenas empezaba a descender. Pongamos algunos ejemplos. En el año 1661 el encargado de las cuentas municipales no consignaba cantidad alguna por el propio de la ballena, *“porque este año no a abido ninguna”*⁷². Situación que dramáticamente se repetirá los años comprendidos entre 1662 y 1686. En el año 1673 se anotaba en el libro concejil: *“Tampoco se hace cargo del puesto de las ballenas ni de lo que an de dar, por haberse puesto el remate y no haber habido postor, ni tampoco ballenas muertas, por no haber habido ballenas para matarlas”*⁷³.

Sólo en algunos años puntuales, como 1683 y 1720, volvió a rematarse el puerto de ballenas, y, por lo tanto, a matarse algún animal en exclusiva. La última cita documental encontrada sobre el mundo ballenero en Castro Urdiales es el *“Decreto del día 7 de mayo de 1734, sobre la caza de trompas y vallas”*⁷⁴. En aquel momento el Ayuntamiento se reunió para dar cuenta de que Joseph Vizente Ibáñez de la Rentería, vecino de Lequeitio, se había presentado en en Castro manifestando que quería arrendar el *“puerto de ella para la caza de trompas (...) y que se le había de permitir freyr el tocino en la casa que llaman la Cabaña”*⁷⁵. Después de estudiar la petición, el Concejo acordó afirmativamente acceder a la petición del ballenero, pero con algunas condiciones: *“(…) con la calidad de que las trompas se beneficien en la Concha, menos en caso fortuito que pueda subzeder, en el qual se permitirá entre dentro del muelle, con la calidad que su olfato sea tan grande que siga perjuicio a la salud pública, en cuio caso, y si esto mismo subzediere estando en la Concha los Señores Justicia y Reximiento darán las providencias convenientes a fin de que a dicha salud pública no se siga perjuicio”*⁷⁶. A partir de este último año no volvió a arrendarse el puerto de ballenas, y la caza de cetáceos de forma organizada y reglamentada desapareció definitivamente de Castro Urdiales. A la espera de futuras y puntuales investigaciones, especialmente desde la perspectiva de la Biología marina, no sabemos exactamente lo que ocurrió: ¿las ballenas desaparecieron de la costa castreña? o ¿la especie que hasta aquí se acercaba sufrió, por alguna razón todavía desconocida, alguna mutación en sus rutas de migración y hábitos? De hecho, apuntando, probablemente con demasiada osadía, en esta última dirección, a lo largo del siglo XX los pescadores castreños que iba a bonito en bastantes ocasiones

⁷¹ Erkoreka (90/91), pp. 195 y 196.

⁷² A.M.C.U., Libro de cuentas reales y propios (1661-1727), Leg. 35-1.

⁷³ Ibidem.

⁷⁴ A.M.C.U., Decretos (1734-1736), 39-1.

⁷⁵ Ibidem.

⁷⁶ Ibidem, Ayunt. 8 de mayo de 1734.

podieron seguir viendo a estos magníficos animales. En el año 1893, en un periódico local de Castro se reseñaba un a pequeña noticia, en la que se revela que todavía la gente no se extrañaba de la presencia, aunque fuera de forma esporádica, de alguna ballena, y que incluso la misma se tomaba como una especie de primitivo barómetro: “En los días de la pasada semana se ha dejado ver una ballena, de pequeño tamaño, en aguas de Bilbao. Desde el año 84 no habían llegado a estos mares cetáceos de este género, lo cual hace predecir que el invierno actual será pródigo en fríos”⁷⁷.

Pero, volviendo de nuevo a tiempos atrás, no cabe duda que Castro Urdiales fue una importante (no la única) y pujante estación ballenera durante casi 150 años entre finales del siglo XVI y XVII. Se cazaron ballenas bajo la dirección de expertos capitanes vascos. Aunque se cazaría en cualquier época del año, parece que fue en los meses de invierno y primavera cuando la actividad fue más intensa, aprovechando la llegada de las ballenas en solitario o con sus crías, pues a diferencia de otros litorales y latitudes al Golfo de Vizcaya no acudían a las estribaciones de la costa en manadas.

En el puerto y probablemente en algunas de las abundantes rampas del muelle de Santa Ana, muy cerca de San Guillén, permanentemente, pero siempre dispuestas con todo lo necesario para una repentina salida, se mantenían dos o tres chalupas especialmente diseñadas para el balleneo y traídas desde sus lugares de origen por los armadores. Mientras, los “talayeros”, expertos oteadores vigilaban desde el promontorio de la Atalaya y otros próximos la llegada de los animales. Y, cuando se producía tal hecho, rápidamente avisaban, primero a los tripulantes y maestros de las chalupas balleneras, y también enseguida a los pescadores del Cabildo de San Andrés, utilizando seguramente algún tipo de trapo a modo de bandera o mediante simples señales de humo.

Todo lo rápido que fuera posible, las chalupas salían en persecución de la bestia y crías. En cada embarcación iban 7, 8 y hasta 12 hombres remando en las bancadas: los más expertos, pescadores casi siempre de origen vascongado y de la máxima confianza de los armadores. Los maestros, patronos y el propio capitán-armador dirigían las embarcaciones desde el timón de espaldilla de la popa. Detrás de ellos salían otras muchas chalupas y hasta pequeñas pinazas de la Cofradía de San Andrés. Cuando se producía la maniobra de aproximación a los cetáceos y se estaba lo suficientemente cerca, a una orden del capitán, instalado como patrón en alguna de las chalupas, los proles empezaban a arponear desde las proas⁷⁸.

En aquel momento se producía la parte más delicada de la caza y el trabajo alcanzaba mayor frenesí. Se arponeaba y se volvía arponear al animal. Si se sumergía al sentirse herido, se le esperaba, perseguía, dejando estachas lo suficientemente largas y

⁷⁷Fray Verás, 23 de octubre de 1893, n.º. 100.

⁷⁸En El Archivo Municipal de Castro se conserva un documento elaborado en el año 1728 con ocasión del pleito entablado por algunos pescadores de Castro reclamando una ballena aparecida muerta en las costas asturianas, en el que puede leerse una pormenorizada descripción de una caza ballenera. En parte, este expediente ha sido publicado por J. Garay (2001), aunque sin citar la fuente, A.M.C.U., leg. 1122-Exp.1. Es curioso comprobar que los pescadores de Castro se valían de la presencia del cabrote cría, por lo que era mantenido vivo y sujeto, para atraer a la ballena madre y poder lanzar el arpón, a pesar de que las ballenas del Cantábrico, en general eran animales lentos y bastante confiados. También, esta vez en el Archivo de la Real Chancillería de Valladolid, se conserva un pleito parecido, solamente que de los años 1589 – 1591, entre un armador de Deva y varios vecinos de Castro por la propiedad de una ballena arponeada y llevada a puerto (A.R.CH.V., Pleitos civiles, Escribanía Zarandona, Pleitos olvidados, 1900/6).

flotadores de señal, y cuando volvía a salir a superficie de nuevo se arponeaba. Teniendo en cuenta que las ballenas morían desangradas y no por efecto directo de las heridas, en un mar de sangre, se seguía y seguía agujereando al animal, e incluso se le seccionaba los tendones de las aletas caudales con una especie de palas cortantes.

José Antonio Aspiazu en un reciente publicación ha recogido con gran atino dos textos de época, uno de Isasti y otro de Larramendi, que describen muy bien la forma, o técnica, empleada en la caza ballenera del Cantábrico:

“(Isasti) El modo de matar las ballenas es con unas armas arrojadizas que llaman arpones y chabalines, que estando ellas descubiertas sobre el agua llegan los marineros con sus esquifes de cada doce o quince hombres hasta el punto de hacer el tiro, y entonces le arroja el arponero aquella arma con soga delgada, que llaman arponera atada a ella, y lo resto pegado a un estache, que es una maroma manual larg, y le van soltando, porque corre la ballena al fondo con el golpe, y se le da soga sin despedir el esquife: y vuelve luego sobre el agua a tomar el resuello y tornan a herirle y con otro arpón y juntándose otros esquifes, ayudándose unos a otros acaban de matarla con los chabalines; sino es que con la grande furia y fortaleza los lleve con sigo en el esquife en grande trecho sin morir, por ser tan grande pescado, que suele acontecer algunas veces, y cortando los estaches de los arpones perder por aquella vez la ballena y volver cansados al puerto. Conócese estar muerta cuando se vuelve el vientre para arriba sobre el agua. Ha sucedido también acercándose a la ballena con el esquife herirla, y peleando con ella, esgrimir con la cola de tal manera, que con la gran ferocidad parte el esquife por medio y le echa a fondo con toda su jente: lo cual también se ha visto hacer solamente con el golpe de la cola, pero solo el arrimo y aire de ella, y levantarlos en el aire y matarlos sin golpe: y así andan entre ellas con grande peligro.

(Larramendi) Salen de los puertos inmediatos en chalupas, y sin temor del bruto, que bastaría a asustar a un ejército, van a buscarlo; tomando un gran círculo de mar, gobiernan los demás la chalupa y líbranla de los golpes de mar, y a su bordo un valiente y diestro arponero aguarda a que salga la ballena a la superficie a respirar arroyos de su frente, y entonces le dispara con esfuerzo el arpón, híncaselo en aquella mole formidable, y la bestia herida y furiosa, se hunde y corre mucho mar, llevándose mucho rollo de cuerda atada al arpón, y también la chalupa, que sigue flotante a la ballena, hasta que, desangrada y muerta, sube arriba y la conducen victoriosos al puerto”⁷⁹.

Una vez muerta, la ballena era remolcada por las chalupas y pinzas hasta las inmediaciones del puerto, en la Concha de Castro. Se subía, aprovechando la pendiente de algunas de las rampas del Cay de Santa Ana, con ayuda de tornos, cables y estachas,

⁷⁹Aspiazu (2000), ob. Cit., p. 56.

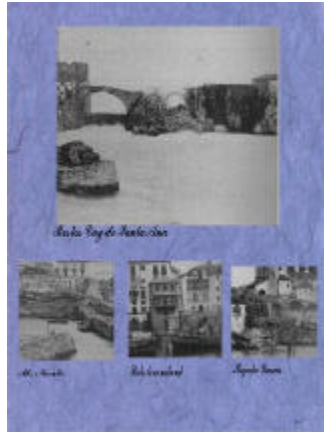
hasta colocarla en lugar seguro y a resguardo de la subida de las mareas. Una vez varada se procedía a su depedazamiento. Operación que se hacía gradualmente: empezando por la zona de la cabeza, primero se despellejaba con ayuda de un agujero hecho en el animal por el que se amarraba una estacha por un cabo, y por otro se conectaba a una polea. Acto seguido comenzaba propiamente la operación de despedazar al animal, haciendo cortes y serrando por donde fuese necesario.

Los trozos adiposos de las ballenas se llevaban luego a las calderas o lumeras en las que finalmente se iba a obtener el aceite. Aunque a veces se hizo en las propias rampas del muelle de Santa Ana, el arrendador del derecho de ballenas estaba obligado a cocer la grasa en la “Casa de la Cabaña”. Lugar perfectamente apropiado para la operación. Alejado del casco urbano y bien aireado en el entorno de la Atalaya. Se evitaban así los dos problemas más graves de la operación: la posibilidad de un incendio y los fétidos olores de la grasa en las calderas.

No era la Cabaña de la Atalaya el único lugar de destilación del saín ballenero, aunque sí el más grande en importancia y niveles de actividad. Los vecinos y pescadores de Castro también a pequeña escala y con diminutas calderas derretían grasa por su cuenta. Lo hacían con los trozos de ballena que les habían correspondido por participar en ayuda del capitán y armador, o con las ballenas que directamente mataban cuando la caza quedaba libre por falta de postor en los arrendamientos. No nos atrevemos a hacer cálculos globales, y no lo vamos a hacer, pero simplemente para hacernos una idea de lo que la actividad ballenera podía llegar a suponer basta con decir que como mínimo de un animal adulto se obtenían alrededor de 70 barricas de aceite⁸⁰.



⁸⁰ Ciriqiain Gaiztarro (61).



UNA VISIÓN GENERAL DE LA PESCA EN EL CANTÁBRICO DURANTE EL ANTIGUO RÉGIMEN: EL CASO DE CASTRO URDIALES

Ramón Ojeda San Miguel

1. INTRODUCCIÓN

La Península Ibérica desde tiempos medievales, por razones económicas, geográficas, pero también culturales-religiosas, se convirtió en una de las zonas europeas en que más pescado se consumía. Después de los desastres de finales del siglo XVI, y con el paulatino desplazamiento de las grandes pesquerías atlánticas, todo indica que la producción propia fue insuficiente la hora de abastecer con unas mínimas garantías el mercado hispano. Situación que se mantendrá así durante más de dos siglos, convirtiéndose la Monarquía española en una gran importadora de pescado proveniente de otras regiones europeas y americanas.

El crecimiento demográfico, no explosivo, pero sí ya sostenido, del siglo XVIII, y la nueva política económica de los dirigentes ilustrados hicieron volver la vista hacia el sector pesquero. Había que alimentar a más gente, y estaba claro que muchos de los recursos podían ser obtenidos de la mar, y más en un País con tantos kilómetros de litoral. Pero para ello era necesario introducir novedades técnicas e invertir capitales en el sector. A finales del siglo XVII y durante el siguiente fue el Mediterráneo, sin lugar a ninguna duda, el área pesquera más dinámica de la Península. De la mano de catalanes, los nuevos sistemas intensivos de pesca, el arrastre, la industria del salazón de la sardina y unas prácticas cada vez más capitalistas y menos gremiales se fueron extendiendo por

buen parte de la costa hispana, llegando a tierras andaluzas y pronto también a Galicia. De tal forma que esta última región, hacia los años 1760/70, pasó a ser la principal región pesquera española. En el Cantábrico los cambios no aparecieron hasta muy entrado el siglo XIX, prácticamente coincidiendo con muchos fenómenos de industrialización y revolución de los transportes (sobre todo con el ferrocarril).

Sin embargo, a pesar del retraso del Cantábrico, es indudable que muchas, casi la mayoría, de sus villas vivieron desde tiempos medievales básicamente de la pesca. Así pues, lo dicho en los párrafos anteriores no puede minusvalorar lo que la pesca ha supuesto para la historia social y económica de estas regiones bañadas por el Cantábrico. La verdad es que la “pesca” es uno de los temas más recurrentes en las publicaciones llamadas “históricas” de estas zonas desde hace ya más de un siglo. Pero el resultado de tanta “afición” ha sido, por resumir la cuestión de alguna manera: mucha “literatura” y poca historia.

Muy poco es lo que sabemos, con unas mínimas garantías de seguridad, sobre la evolución del sector pesquero en términos de coyuntura y niveles de producción en larga duración. Nosotros, evidentemente sabiendo de antemano que los resultados no pueden ser del todo, ni mucho menos, satisfactorios, vamos a intentar acercarnos, utilizando el caso concreto de la villa de Castro Urdiales, hasta estas cuestiones.

2. FUENTES

Desgraciadamente para los investigadores, en Castro Urdiales el Archivo de la Cofradía de mareantes y pescadores de San Andrés ha desaparecido, o al menos por ahora se encuentra en paradero desconocido. Así que resulta difícil poder seguir muchas de las circunstancias y avatares del sector pesquero, y sobre todo intentar un acercamiento a la evolución directa del volumen de capturas a lo largo del Antiguo Régimen. La alternativa ante esta falta de documentación gremial parecía clara: la búsqueda de datos en el Archivo Municipal.

En este caso la documentación existente es muy copiosa, aunque muy pobre para épocas medievales y para el siglo XVI. No de forma completa, pero abundantes son las referencias contables que han quedado para los siglos XVII, XVIII y XIX. Por lo tanto, a pesar de estar a veces muy desperdigadas por numerosos legajos, carpetas y expedientes, es relativamente sencillo dar con algunas fuentes especialmente ricas en informaciones sobre cuestiones pesqueras. Evidentemente, como no podía ser de otra forma en una época preestadística, se trata fundamentalmente de registros estrictamente fiscales.

Dentro de los viejos ayuntamientos, y también en el de Castro Urdiales, lo normal es que aparezcan libros de cuentas de dos aparatos fiscales diferentes, pero que los concejos suelen gestionar o al menos tutelar. Hablamos, por una parte, de las llamadas “Rentas Reales”; es decir, un conjunto de gravámenes cuyo destino teórico eran las arcas del Monarca. Y, por otra, de las “Rentas de Propios”, además de ingresos generados por la titularidad de propiedades y derechos, impuestos cuya recaudación servía para sufragar los gastos y compromisos de la administración local. Pues bien, de las primeras utilizaremos para nuestro trabajo, en un intento por seguir la andadura de la actividad pesquera, el llamado impuesto de las “alcabalas del pescado”. El ordenamiento municipal del año

1550 nos aclara con bastante precisión, por si hay alguna duda, en que consistía: “(...) *que en la alcabala del pescado se paga del pescado fresco de diez mrs, uno, ezcepto de los pescados que se mataran con sedeña e coble, que no se debe alcabala destos (...). Tampoco se pague alcabala de todo el pescado fresco que se comprare para comer en esta villa, ny en los lugares de su bezindad e jurisdicción. Esto se entiende para se comer, e no para se vender (...), del pescado salado y mielgas e otro qualquiera género de pescado seco sin sal, se ponga de alcabala de mill mrs, beinte. Y desto no se ponga más de una alcabala aunque se benda muchas bezes*”¹.

Como podemos ver, la alcabala del pescado se pagaba en las ventas de pescado fresco y seco, excepto en las capturas que se hacían con métodos poco intensivos, lo que podríamos llamar, abusando de la expresión, “al por menor”, y en los casos en que el producto se fuera a dedicar al consumo interior de los habitantes de la Villa. Las alcabalas se sacaban todos los años a remate en pública subasta, menos en algunos años puntuales, como más tarde veremos, de administración directa, de forma que el ganador (administrador) se quedaba con el derecho de su cobro, comprometiéndose a hacer efectiva la cantidad de la puja. Está claro que siguiendo la evolución de las cantidades acordadas y pagadas año tras año podemos hacernos una idea, siempre, claro está, como un indicador indirecto, de cómo evolucionaron los niveles de capturas en una trayectoria de larga duración. Contamos con algunos datos puntuales y aislados de principios del siglo XVI, pero cuando nuestras cifras adquieren una continuidad de cierta garantía es a partir de comienzos del siglo XVII. Luego veremos que estas carencias del Quinientos bien pueden ser subsanadas, aunque sólo sea medianamente, con los datos publicados sobre el vecino y muy próximo puerto de Laredo. Ahora bien, asimismo comprobaremos que las cantidades cobradas en concepto de alcabalas empiezan a desaparecer de la contabilidad municipal a medida que nos adentramos en el siglo XVIII.

Estos defectos y carencias de las series de alcabalas del pescado pueden ser paliados utilizando otra fuente: dos de los impuestos de las “Rentas de Propios”. Estamos hablando en este caso del llamado “*Propio de çestas y junças*” y del “*Propio de pie de mulo*”. La inmensa mayoría del pescado capturado y vendido en Castro Urdiales iba a parar a manos de los numerosos arrieros y mulateros venidos desde el interior de Castilla. Hacemos esta aclaración, pues precisamente a ellos iban dirigidos estos gravámenes de Propios: “*Otrosí dixeron que en el propio de çestas y junças han visto que se ha pagado y paga de cada çesto y çesta que saliere por pie de mulo o en asno o en roçín (...) un maravedí en saliendo por la puerta de la villa. Ansimismo los çestos y çestas que saleren por la mar (...) un maravedí...*”²

Está claro que el grueso de las mercancías, con dirección a la Meseta castellana y Valle del Ebro, que los arrieros sacaban de la Villa estaba constituido precisamente por pescado³. Por tanto, si seguimos la evolución de los montantes de los remates de estos impuestos de propios podremos también hacernos una idea de la evolución del sector pesquero, pues, volvamos a recordar, la inmensa mayoría de las capturas salían al mercado interior por este conducto de los arrieros y mulateros. En este caso nos hemos decantado por elaborar dos series: una con los datos del derecho de “cestos y junças”, también llamado a veces en la documentación derecho de “Puerta de la villa”, entre los años 1615 y 1714; y otra, sumando este derecho al de “pie de mulo”, por contar ya con más garantías documentales, entre los años 1715 y 1850.

¹ Archivo Municipal de Castro Urdiales (en adelante A.M.C.U.), Lib. Ord. (1524-1572), 55-5.

² Ibidem, ord. 1550. A partir de comienzos del siglo XVII el derecho subió a 2 mrs.

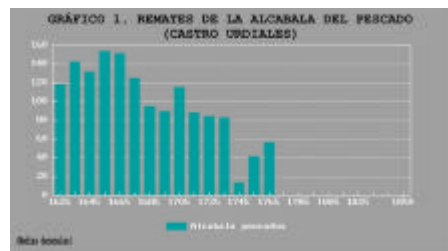
³ A.M.C.U., Correspondencia (1792), 553-s/n(3), Pleito sobre el derecho de Pie de mulo, cestas y juncias.

Las cantidades anotadas en los libros de cuentas municipales están, como es lógico, registradas en valores metálicos. Para poder hacer uso de ellas con ciertas garantías, hemos tenido que realizar la conocida operación de deflactar los valores. Por otra parte, nos ha sido, por el momento, imposible conseguir series de precios de artículos de primera necesidad para Castro Urdiales. Así que lo que hemos hecho es utilizar las series de precios de trigo de Haro, Pancorbo, Miranda de Ebro y Burgos. Elección que creemos resulta totalmente correcta con sólo pensar que precisamente estas villas y ciudades eran los principales mercados a los que acudían los arrieros vendiendo el pescado de Castro y otras localidades próximas del Cantábrico.

Así pues, con estos recursos y modificaciones técnicas, y elaborando cálculos de medias decenales para una mejor lectura de larga duración, se han confeccionado una serie de gráficos con los que poder observar la marcha del sector pesquero.

3. TRAYECTORIA GENERAL

Con los datos que hemos podido recoger para los años comprendidos entre 1615 y 1764 de los remates de la alcabala del pescado⁴ se ha realizado una curva (gráfico 1) que pone de manifiesto, en primer lugar, la existencia de una primera mitad del siglo XVII de cierto crecimiento en el sector pesquero. A partir de entonces, y hasta mediados del siglo XVIII, pese a la existencia de un pequeño respiro a comienzos del mismo, los valores dibujados en el gráfico no dejan de descender, evidenciando, como luego veremos, un verdadero marasmo de la actividad.



En el gráfico 2 se ha representado la evolución de las rentas de “cestas y junçias” y “pie de mulo”⁵. Se puede observar fácilmente que la trayectoria del movimiento de los arrieros y mulateros se parece mucho a la anterior de las alcabalas: las compras de pescado crecieron durante la primera mitad del siglo XVII, para luego caer casi continuamente hasta cotas realmente dramáticas en las primeras décadas del XVIII. Luego, quitando los años correspondientes a la década de los años 50 y 80 en los que hubo algo más movimiento, el nivel de ventas de pescado se mantuvo casi “bajo

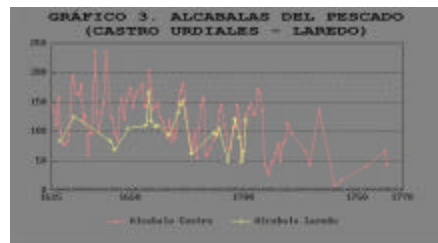
⁴A.M.C.U., Cuentas reales, propios, arbitrios y sisas: 21-1, L. 8, 34-1, 35-1, 27-2, 1122-2, 1122-5, 33-5, 14-16, 17-18, 1385-2, 44-17, 1117-18, 3-2, 57-3 y 12-8.

⁵A.M.C.U., Cuentas reales, propios y arbitrios: 57-3, 11-9, 5-7, 4-1, 9-3, 12-3, 2-19, 1308-2, 1043-exp.6, 1043-exp.4, 1314-2, 8-12, 1001-exp.2, 1001-exp.1, 11-6, 14-5, 11-8, 1505-L.1, 9-13, 1122-3, 1405-6, 14-13, 1503-L.5, 1503-L.4, 1503-exp.3, 13-18, 14-3, 13-16, 13-15, 13-13, L. 80, 34-1, 35-1, 10-1, 10-2, 10-5, 10-8, 10-10, 10-11, 10-12, 10-17, 4-3, 4-5, 4-13, 17-16, 17-15, 9-15, 9-20, 9-14, 9-18, 17-14, 11-11, 1398-8, 14-20, 1122-6, 34-5, 11-18, 42-3 y 21-4.

mínimos”. El mercado de pescado al por menudo de Castro Urdiales sólo levantará el vuelo a partir de los años 20 y 30 en el siglo XIX.



Como se puede observar, y antes hemos comentado, nos queda el vacío del siglo XVI. Las cifras de las alcabalas del pescado publicadas por Rodríguez Fernández para el siglo XVII de la localidad de Laredo⁶, y que también hemos llevado al gráfico 3, dibujan una trayectoria muy parecida a la de Castro; confiando en ello, y dada la cercanía y lazos entre ambas villas, pensamos que es muy probable que la marcha del sector pesquero en el siglo XVI fuese también muy similar. Lo utilizaremos, pues, como obligado sustitutivo.

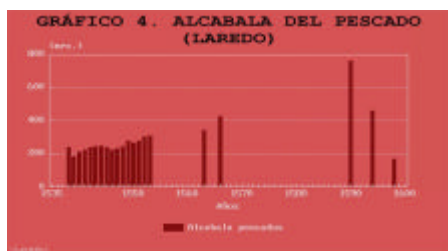


En esta dirección Vaquerizo Gil publicó hace ya bastantes años las cifras de las alcabalas laredanas para el periodo 1538 - 1567⁷ y Rodríguez Fernández⁸ para los últimos años de la centuria. Cifras que hemos llevado a otra curva (gráfico 4), resaltando ésta un sector en crecimiento hasta la crisis económica general de los años 80 y 90.

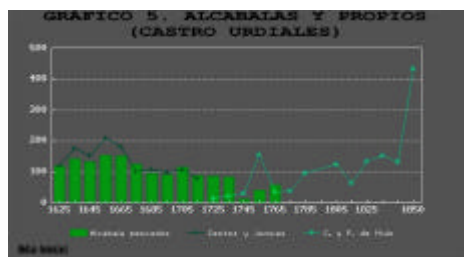
⁶Rodríguez Fernández (87/88).

⁷Vaquerizo (76), pp. 260 - 262. El pescado constituía la columna vertebral de la economía de la localidad. Era el producto más cargado fiscalmente, oscilando entre el 48,8% y el 60,6 de todos los valores rematados, p. 263. Pilar Zabala, en un reciente trabajo sobre la fiscalidad en tiempos de Felipe II, afirma que “En las cuatro Villas de la Costa de la mar también gran parte de sus encabezamientos se recaudaban gravando los principales mantenimientos. Así en Laredo el 66 % del total percibido correspondía al pescado y al vino. Porcentaje que en Castro Urdiales se elevaba al 77% entre ambos productos”, Zabala (99), p. 38.

⁸Rodríguez Fernández, ob. cit.



En definitiva, todos nuestros datos parecen indicar la siguiente evolución en el sector pesquero de la zona oriental de la actual comunidad de Cantabria: conoció un siglo XVI en líneas generales de expansión; después de la crisis final del Quinientos, las capturas se remontaron un poco hasta mediados del siglo siguiente; luego, aproximadamente entre 1650 y 1750, se produjo un verdadero y dramático hundimiento; y, por último, a partir de 1780 y hasta 1850, con todavía fuertes altibajos y contrastes (ver gráfico 5) se empezaron a recuperar posiciones y a entrar en crecimiento.



Desgraciadamente son contadísimas las publicaciones que hasta el momento han salido a la luz sobre el mundo pesquero del Cantábrico a lo largo del Antiguo Régimen. Evidentemente estamos refiriéndonos a análisis que aborden la cuestión de la evolución de las capturas aportando datos cuantificables de cierta amplitud temporal. Por tanto, difícil resulta poder hacer comparaciones con otras zonas costeras y menos con ciertas garantías ponderables.

De todas formas, aquí y allá, casi siempre con base en documentación cualitativa e informaciones numéricas muy coyunturales, es posible encontrar algunos tímidos diagnósticos sobre el tema. Pongamos algunos ejemplos. M. Cuartas mantiene que, al igual que en Castro Urdiales, el siglo XVII conoció en líneas generales un descenso de las capturas en las costas asturianas⁹. Erkoreka sostiene que algo similar ocurrió en el caso vasco:

“Otro fenómeno que influyó en la crisis de la pesca litoral de este período, fue el vertiginoso descenso que experimentaron las capturas. Resulta ilustrativo a este respecto, cierto expediente abierto en Pasajes el año 1616, con el fin de analizar las causas que habían provocado la ausencia de recursos pesqueros que los mareantes detectaban en las aguas cantábricas. En él se puede observar que, mientras algunos atribuían el empobrecimiento piscícola de los mares al masivo empleo de artes esquilísticas por parte de los pescadores, otros esgrimían, por el

⁹VV (85), Mesa redonda, M. Cuartas, p. 320.

contrario, que la falta de pescado había sido provocada por "... la variedad del tiempo ...". En cualquier caso, y esto es lo que ahora interesa subrayar, ambas partes coincidían en constatar la existencia de una profunda crisis en la actividad pesquera, producido por el hundimiento de las capturas"¹⁰.

Hundimiento de las capturas muy visible en las localidades vizcaínas, caso de Portugaleta¹¹, muy cercanas a Castro Urdiales a partir de los años 1640 - 1650¹². Este dibujo de un siglo XVII de crisis en las capturas, parece extenderse también, aunque todavía con muchos menos estudios, al siglo XVIII; donde algunos autores, caso de Gracia Cárcamo, han querido ver una profunda crisis en sus años finales¹³. Los trabajos de Arrizabalaga y Aguirre¹⁴, Maiz Alkorta¹⁵ y López Losa¹⁶ apuntan, a pesar de algunos momentos coyunturales regresivos, caso del período de la Guerra de la Independencia, que dentro todavía de parámetros claramente tradicionales la pesca vasca conoció una primera mitad del siglo XIX de cierta expansión y prosperidad. Coincidiendo en este caso su dictamen bastante bien con nuestros cálculos castreños; incluso haciendo retroceder el inicio del crecimiento hasta los años finales del siglo anterior y contradiciendo con ello razonadamente a Gracia.

En definitiva, poco con lo que comparar. Pero por ahora, a falta de más estudios, nuestros datos parecen apuntar claramente una dramática trayectoria para el sector pesquero en la costa oriental de Cantabria, que bien pudiera hacerse extensible a otras zonas vecinas: después de un siglo XVI de crecimiento, a lo largo de los siguientes 200 años tremendas y continuadas dificultades, de las que se empezará a salir, probablemente por un aumento del mercado y demanda interior, a finales del siglo XVIII y primera mitad del siguiente. Parece bastante claro que el sector pesquero, tradicional y gremial, de esta zona cántabra fue incapaz, más bien todo lo contrario, de lograr éxitos sostenidos durante la mayor parte del Antiguo Régimen.

Queda ahora la difícil tarea de intentar buscar el "por qué" de esta lastimosa trayectoria y realidad. ¿Cuál fue la causa de este fracaso, de este "poco pescar" entre aproximadamente 1640/50 y 1780? ¿Qué o quién tuvo la culpa? Con los datos hasta ahora encontrados parece, y como iremos viendo, que no hubo una única razón. Ciertamente se juntaron un montón de problemas, muchos de ellos extremadamente graves: la aguda presión fiscal, estando, como estaba, tan cerca el "paraíso" tributario de Vizcaya; las repetidas levas de marinería, que dejaban al Cabildo de mareantes diezmado y envejecido; las muy malas comunicaciones camineras con el interior y dificultades de comercialización del pescado; quizá, el poco desarrollo de la industria conservera de corte tradicional; la inseguridad provocada en la mar por el constante problema de los corsarios; las inclemencias meteorológicas que hicieron sobre todo del siglo XVII una época mala para la navegación costera; posiblemente cambios y modificaciones de carácter biológico en algunas especies de peces, que por el momento se escapan a nuestras posibilidades de análisis; y, muy probablemente, los deficientes métodos técnicos de pesca y embarcaciones utilizados por un Gremio de pescadores excesivamente reglamentista y con "poca cintura" a la hora de afrontar los problemas. Estamos, sin duda, ante una historia apasionante; pero siempre en crisis. Una historia de miserias continuas.

¹⁰Erkoreka (93), p. 29.

¹¹Ibidem.

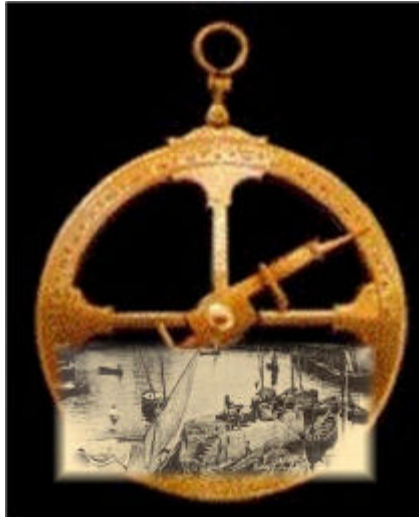
¹²Zabala (85), p. 304 y 305.

¹³Gracia (79/80).

¹⁴Arrizabalaga y Aguirre (86/87).

¹⁵Maiz (93).

¹⁶López Losa (2000).



4. DESTELLOS DE PROGRESO EN EL SIGLO XVI, AL FINAL TRUNCADOS

Para el conjunto del siglo XVI muy pocos son los datos encontrados, tanto de carácter cuantitativo como cualitativo, que aporten directamente detalles sobre el devenir de la actividad pesquera en Castro Urdiales. Sin embargo, sabemos a través de diversos conductos que la Villa económicamente hasta los años 80 – 90 se mantuvo en progreso. Su población casi duplicó sus efectivos, pasando de 488 vecinos en 1528/36 a 853 en 1579/84¹⁷. Tenía Castro en aquella centuria una flota mercante de mediano porte considerable, en torno a los 30 – 40 unidades¹⁸, activa en la ruta del Mar del Norte y Flandes, cuyos efectivos también se dedicaban a las grandes pesquerías de Terranova e Irlanda, y muchas veces al Corso. Había construido dos magníficos muelles que abrigaban a su dársena y flota pesquera de bajura a comienzos de siglo. En fin, muchas pruebas indirectas de crecimiento.

Las actas y decretos municipales están llenas de pequeñas anotaciones demostrativas de que el pesquero era ya el sector más dinámico e importante del entramado económico de la Villa. Se pescaba bacalao y capturaban ballenas en las lejanas aguas del Atlántico Norte; pero la pesca costera, la del propio litoral, era, sin duda, la más importante. Incluso, además de en el propio de Castro, había barcos que faenaban con base en el pequeño puerto de Arenillas, dentro de la jurisdicción y en la salida de la ría de Oriñón.

Probablemente una de las manifestaciones más tempranas de este peso del sector pesquero esté en las sisas que se echaron sobre los productos que entraban en el puerto a partir del año 1512 con el fin de sufragar parte de las obras de construcción de los muelles nuevos. Del documento en cuestión se ha conservado una copia en el Archivo municipal de Lequeitio, y dice, al indicar los gravámenes que se van a poner sobre el pescado:

¹⁷ Lanza (91).

¹⁸ Ojeda San Miguel (2001).

*“Que pague cada quintales de congrio seco doze maravedys por cada vez/ que se vendiere en esta villa e puerto della o se descargare en tierra/ o de la mar a la tierra o de la nao al vatel; e sy algund navío veniere/ afleytado para yr al Canto o a Irlanda e quisiere lebar su pescado/ a su lugar o a otra parte, que en tal caso pague la çisa de cada quintales(sic) de pescado syete maravedys; e sy el tal forastero vendiere el dicho pescado/ en la dicha villa que pague commo el vecino de la dicha villa tantas quantas/ vezes en la dicha villa se vendiere, tantas vezes el que comprare/ pague los dichos doze maravedys por quintal de congrio e syete maravedys por/ quintal de pescado seçial./
 Yten, que pague por cada docena de mielgas secas syete maravedys./
 Yten, que pague por cada docena de besugos salados tres maravedys, digo/ tres maravedys./
 Yten, que pague por cada millar de sardina salado o arrençado pague tres/ maravedys, eçebto lo quel mulatero lebare por pie de mulo por suyo, de commo/ muriere en terçero día; e que toda la otra sardina que se salare e lo/ vendiere o lo lebare a otra parte por suyo, pague los tres maravedys/ de çiza para el dicho cay/, e que esto se entienda en todos los otros pescados/ que de suso se haze mención.”¹⁹*

No aparecen este tipo de documentos por casualidad en los archivos de otra localidades vecinas del litoral cantábrico. El desarrollo pesquero castreño debió ser tan considerable que muchos de sus impuestos y privilegios sirvieron de modelo a otras villas. Otro ejemplo: en el año 1514 la Cofradía de pescadores de Lequeitio confirmaba un privilegio, basado en una franquicia castreña: *“E otro/si, que pudiesen andar y bender,/ así como fazen los de Castro Urdiales e de los otros puertos,/ dando sus derechos allí do los hobieren dar, no sacando cosas/ bedadas fuera de los nuestros reinos; y que andudiessen/ salbos y seguros por todas las partes de nuestros reinos...”²⁰*

Sin embargo, al igual que en otras muchas villas de la Corona de Castilla la agresiva política fiscal de una Monarquía metida de lleno en una estrategia de dominio europeo e imperial, supuso para Castro entrar en una espiral de continuada presión tributaria. Al principio, como se puede observar en el cuadro 1 de los “encabezamientos de alcabalas”, en crecimiento sosegado y tal vez soportable, pero extraordinariamente fuerte en la segunda mitad del siglo XVI.

CUADRO 1

ENCABEZAMIENTOS DE LA VILLA DE CASTRO URDIALES

Años	Cantidad (mrs)
1500	220247
1552/54	320000
1557/61	320000
1579/84	885000
1590/96	898275

 Fuente: A.M.C.U., Libros de decretos y lanza (91).

Si tenemos en cuenta que precisamente la columna vertebral del entramado fiscal descansaba en el sector pesquero, nos podemos hacer una idea de lo que tuvo que suponer este voraz crecimiento

¹⁹ Enríquez, Hidalgo de Cisneros, Lorente y Martínez (92), p. 722.

²⁰ Enríquez, Hidalgo de Cisneros, Lorente y Martínez (91), p. 76.

tributario para la actividad. Lo cierto es que si a este hecho añadimos las desastrosas participaciones de la flota y marinería de Castro en las funestas campañas navales llevadas a cabo por la Corona en las últimas décadas, nos podemos explicar buena parte de la trayectoria anteriormente comentada: la baja de las alcabalas del pescado en la etapa final de la centuria.

Las Juntas que celebraron las “Cuatro Villas de la Costa”, en la que estaba integrada Castro Urdiales, en las últimas décadas del siglo XVI, ponen de relieve en bastantes ocasiones que las cosas empezaban a ir realmente mal. En la reunión que los distintos representantes municipales celebraron en el año 1582 en San Vicente de la Barquera se pedía urgentemente la llegada de cereales desde Castilla: “(...) *por que ansí mismo en el dicho tiempo/que se acarrea no pueden vender sus pescados por no aver quien los compre/y lleve a tierra de Castilla y por se yr despoblando a causa de lo suso dicho mu/cha parte de la tierra y quedan las dichas villas sin gentes de guarnición/y ansí mismo los barcos e marineros se disminuyen por no aver quien/les marque e compre sus pescados*”²¹. Cuatro años después, la Junta, reunida esta vez en Bárcena de Cicero, decía que la presencia de muchos corsarios en las cercanías de la costa aterrorizaba a los pescadores que habían dejado de pescar²². Y nuevamente en Bárcena, en el año 1591, los reunidos por las “Cuatro Villas” se quejaban de haber quedado la costa desguarnecida y sin pescadores por los pedidos repetidos de las flotas reales.

Y es que estos últimos años fueron de desastres continuados. De una auténtica crisis económica general: se pescaba menos; la flota comercial y pesquera estaba conociendo destrozos y aniquilamientos casi todos los años; las típicas crisis de subsistencias antiguorregimentales aparecían crudamente, en especial en los años 1594 y 1596²³; el número total de vecinos empadronados empezó a descender hasta 724 en 1587 y a únicamente 580 en 1591²⁴; y, hasta el entramado arquitectónico y técnico del puerto se desmoronaba, víctima de los embates de la mar y de la falta de recursos en la hacienda municipal²⁵. El último eslabón, el punto negro culminante, de esta fatal cadena acabó surgiendo con la implacable peste de los años 1596 y 1597, prolongada, a modo de último estertor, con otras crisis de subsistencias en 1602, 1605 y 1607²⁶.

Así describía la situación a la que se había llegado una Real Provisión otorgada en el año 1609, con ocasión de una súplica para que se rebajara el encabezamiento y poder también poner nuevas sisas para el mantenimiento de propios:

“(...) en nombre de la dha villa de Castro de Urdiales nos hiço relación que la dha villa y patrimonios de sus vecinos estaban destruidos y aniquilados por la esterilidad y estrecheça de los tiempos, y peste que avía avido en la dicha villa desde el año noventa y seis a esta parte asta el noventa y nueve, en que avían muerto más de tres mil personas, de manera que teniendo la dha villa setecientos vecinos al tiempo de su encabezamiento general de sus alcabalas, que avía sido el dho año de noventa y seis, no avía tenido, ni tenía después aca trescientos. Y de veinte y quatro pinaças y setenta chalupas que tenía para su

²¹ Baró (99).

²² Ibidem.

²³ Lanza, ob. cit, p. 158.

²⁴ Ibidem.

²⁵ Ojeda San Miguel, ob. cit.

²⁶ Lanza, ob. cit., p. 158.

*pesquería, no avía avido después aca, ni al presente avía nueve pinaças ni treinta chalupas, de que avía resultado aver venido en tanta disminución.*²⁷



5. LLEGAN LOS TIEMPOS DE LA MISERIA

A lo largo de la primera mitad del siglo XVII poco a poco fueron desapareciendo los restos de la antigua flota comercial y de pesca de altura. Pero, como hemos visto en el gráfico correspondiente, parece que el sector pesquero algo se recuperó ¿Es posible que buena parte de los viejos tripulantes/marineros se fueran reconvirtiendo en simples pescadores, y que por ello hubiera en el litoral en estos años más gente pescando que antes?

Incluso todo apunta a que la población se recuperó un poco en estos años, tal como señala el censo salinero de 1631 al constatar la presencia de 644 vecinos²⁸. Pero las necesidades y penurias de la hacienda municipal no mejoraban. El puerto se desmoronaba, literalmente piedra a piedra, y los gastos crecían. La solución, si es que de tal se puede hablar, pasaba por incrementar más los gravámenes sobre el único sector económico, la pesca, que aún funcionaba en la Villa. En el año 1645 el Concejo pedía a las autoridades reales la autorización necesaria para poder poner algunos arbitrios nuevos. Precisamente pensaban hacerlos recaer sobre el aceite y vinagre usados por los escabecheros, en la venta del pescado fresco y sobre el “millar de sardinas”²⁹.

Con los inicios de la segunda mitad del Seiscientos las cosas, y en particular la pesca, empezaron ya claramente a ir mal. En el año 1660 hubo que nombrar un administrador general para las alcabalas, pues ningún postor quiso quedarse con el derecho de su cobro³⁰. La persecución fiscal a que era sometido el tráfico y venta de pescados empezaba a tener sus frutos: los pescadores huían

²⁷ A.M.C.U., Provisión Real para que el Corregidor haga ciertas diligencias sobre pedir la villa merced por ciertos desempeños (1609), 4-17.

²⁸ Lanza, ob. cit.

²⁹ A.M.C.U., Decretos (1645), 27-7, Ayunt., 30 de mayo de 1645.

³⁰ A.M.C.U., Decretos (1656-1660), 20-5.

con sus capturas, pero sin dejar de estar vecindados en Castro, hasta la ría de Bilbao. Allí vendían más y mejor sus peces, pues siendo territorio de Vizcaya la pesca estaba exenta del engorroso pago de las alcabalas. El Ayuntamiento vio cómo se tambaleaba brutalmente todo el entramado fiscal y económico de la Villa. Asustado manifestaba en el año 1667:

“Que por quanto es mui notorio a los Señores de este Ayuntamiento, que el Cabildo de los mareantes de esta dha villa con todos sus barcos o la mayor parte de ello, con los quales acostumbran salir a pescar sardina y otros pescados, se ban con la dha pesquería a una caleta y lugar llamado Santurze, que es del Señorío de Vizcaya, y en dho lugar y en la pesquería asisten desde el lunes hasta los sábados, que son las semanas enteras, sin venir a esta dha villa con la pesquería, y en particular con la sardina, de que se siguen notables daños porque siendo vecinos y naturales de esa dha villa a donde tienen sus moradas y carenan y albergan todos sus barcos, no puedenazer semejantes ausencias, y porque como es verdad que la pesquería de dha sardina no es grande la cantidad de algunos años a esta parte, aunque pescaran grandísima cantidad todos los días continuamente se despachava en esta dha villa, en la qual se fabrican los escabeches para la villa de Madrid Corte de Su Majestad y para Su Real Casa y más partes. Y porque las alcabalas Reales reciben grandísimo daño y sus arrendadores será pusible se pongan en quiebra, y porque no tiene consumo la sal, açeite y vinagre y los Propios y rentas de esta dha villa ban en grandísima disminución y zesa el útil de las Rentas Reales. Y porque faltando el trajinar de los arrieros de Castilla que suelen venir por los escabeches y otros pescados, falta el trigo y los demás mantenimientos que suelen traer a esta dicha villa, por lo qual los vecinos de ella careçen de dhos mantenimientos, por no se coger en toda esta tierra sino es corta cosecha de maíz. Y porque asimismo no tiene consumo el vino que se coje en esta dha villa y su Vecindad. Y no tener más patrimonio que la cosecha de dho vino y la pesquería que pescan o suelen pescar dhos mareantes. Y que por todas las razones dhas se puede seguir una despobluzión tal de que se puede perder esta dha villa, el enemigo balerse de ella apoderándose de su plaça”³¹.

Cada vez llegaban menos arrieros en busca de pescado, y cuando lo hacían se escondían entre las casas del vecindario para no pagar tampoco ellos las alcabalas y demás cargas de Propios³². Pero, sobre todo, el gran problema era el de las ventas de pescado hechas por los castreños en la entrada de la Ría. Para intentar atajar el problema, si ello era posible, se pusieron los concejales todo lo rápido que pudieron en contacto con el procurador de la Cofradía de San Andrés, para que “(...) *aperciba a sus maestros y marineros no prosigan de ir en adelante a dho lugar de Santurze a bender la sardina, sino que bengan todos los días a hazer noche a sus casas*”³³.

Los pescadores de San Andrés contestaron a los pocos días del apercibimiento municipal. Pero lo hicieron en un principio montando una sutil, y no del todo verídica, argucia de tipo estrictamente técnico. Decía el Procurador del Gremio que,

“(...) hiço juntar en su Cabildo y puesto acostumbrado a los maestros y navegantes de dho Cabildo. Y les dio a entender la dicha proposición y decreto, Y habiéndola entendido, acordaron y dijeron que en el abra de esta dicha villa no se hallaba sardina, por cuia causa yban a la abra de Portugalete a pescarla por allarse en ella, y que ordinariamente cojía cada barco dos tres millares y el que más seis u ocho, y que por ser poca la cantidad y aber de latitud quatro leguas de dha abra de la villa de Portugalete a esta y los calores son grandes y se pudreçe y no es de provecho, de que no se sigue utilidad a esta dicha villa, ni rentas, y a ellos grandes yncombenientes y daños, y que los que cojían cantidad de

³¹ A.M.C.U., Decretos (1667), 26-6, Ayunt., 28 de mayo de 1667.

³² Ibidem, Ayunt., 6 de enero de 1617.

³³ Ibidem, Ayunt., 28 de mayo de 1667.

diez u doçe millares bengan con ello a esta villa, y así sin que se pueda presumir que lo azen con intención ninguna de que las Rentas Reales se disminuian, si no es por las raçones dhas, abían determinado el azer noche en sus casas y benir con sus barcos con pesquería y sin ella a dho puerto... ”³⁴.

El problema, ni mucho menos, se atajó con estos contactos y al parecer amistoso entendimiento entre Cofradía y Ayuntamiento; pero los apremios para el pago de los encabezamientos con la Corona si proseguían. El Concejo se veía imposibilitado para afrontar sus deudas: “(...) porque viéndose en la pobreza a que se hallan, y que si entienden en la pesquería, lo poco que se consigue se consume en los muchos tributos, dejan la tierra y se van a pescar a Santurce y a otras partes de Vizcaya, adonde venden con libertad y sin tributo alguno”³⁵.

Enseguida, y cada año con más rapidez y crudeza, aparecerá más nítidamente que en el fondo el gran problema era el fiscal. En el año 1673 el cobro de las alcabalas del pescado se vuelve a quedar sin postor, y el Ayuntamiento tiene que administrarlo directamente³⁶. El Cabildo, dejando las anteriores argumentaciones puramente técnicas, ya pone sobre la mesa la realidad de la situación: “(...) que el dho Cabildo, su parte está continuamente pagando de la pesquería que trayn a esta dha villa catorce por çiento de lo que procede dha pesquería y que en las demás alcabalas reales, que la dha villa como encabezada en ellas los años atrasados ha arrendado, los tales arrendatarios cobran a tres y quatro por çiento de compras y ventas”³⁷.

Los pescadores estaban abrumados, mucho más controlados a la hora de vender sus capturas a los comerciantes y arrieros. Y éstos, que cada vez llegaban en menor número, también trataban de escapar al control fiscal; por eso acordó en el año 1675 el Concejo “(...) que se apregone que todos los arrieros y tragineros que vienen a esta villa, bengan en derechura, por la calle de la Mar, al peso real de esta villa, sin parar en las casas de posadas, ni mesones”³⁸.

Los castreños salían a pescar, y no regresaban con las capturas. Iban a vender su faena a la entrada de la ría de Bilbao, poco antes del control de Portugalete, a Santurce y Ciérvana. Los arrieros también huían del pago de los impuestos, y cada vez llegaban en menor cuantía a Castro. El Ayuntamiento sabía perfectamente que el problema era esencialmente fiscal, que la única forma de que pescadores y arrieros regresaran era bajar el listón impositivo. Difícil resultaba conseguir esta meta dentro del rígido sistema castellano. Así que pronto vieron que la solución más segura y rápida era pedir la integración de la Villa en Vizcaya; de esa manera las ventajas de la Ría, de Santurce y Ciérvana, quedarían superadas.

Además, desde las primeras décadas del siglo XVII los pescadores castreños se encontraron con una gran oportunidad, tan golosa, que era casi imposible no intentar aprovecharla: la mayor parte de las localidades de la ría del Nervión, con Portugalete a la cabeza, pasaron a especializarse en el practicaje y lemanaje de las embarcaciones mercantes que subían hasta Bilbao, y abandonan casi del todo las antiguas faenas pesqueras. Así, prácticamente de repente, las gentes de Castro Urdiales (cuando todavía Santurce no era nada, una simple y pequeña aldea, y no, como siglos más tarde, un potente centro pesquero) se encontraron con dos fenómenos que había que explotar. En primer lugar,

³⁴ A.M.C.U., Decretos (1667), 26-6, Ayunt., 4 de junio de 1667.

³⁵ A.M.C.U., Decretos (1668), 39-4, Ayunt., 7 de abril de 1668.

³⁶ A.M.C.U., Decretos (1673), 32-4, Ayunt., 18 de enero de 1673.

³⁷ Ibidem, Ayunt., 28 de enero de 1673.

³⁸ A.M.C.U., Decretos (1675), 20-4, Ayunt. 5 de enero de 1675.

el Abra, un rico caladero sardinero, al que podían acudir sin casi contrincantes. Y, por otra parte, un mercado, el de Bilbao, que reclamaba la llegada de pescado fresco, tanto para satisfacer la demanda propia como la de los arrieros que hasta allí se acercaban.

Muy sintomático es que ahora, precisamente entre los años 1660 y 1680, sea cuando más gestiones hizo el Concejo castreño para conseguir aquella salvadora integración en el Señorío de Vizcaya³⁹. Como es de sobra conocido, con el veto rotundo de Bilbao, el proyecto fracasó. ¿Cuál era la salida que restaba? Sencillamente no había otra posibilidad que conseguir que la Hacienda de la Monarquía bajase las demandas fiscales sobre Castro Urdiales. Así, en el año 1686, cuando había finalizado el plazo del último encabezamiento, Tomás del Cerro Garay, entonces Procurador General de la Villa, elaboró un pedimento para conseguir una rebaja, en el que intentaba con todas las armas legales que pudo encontrar demostrar ante las autoridades reales que Castro no podía encabzarse en la cantidad consignada⁴⁰.



El Procurador, al redactar este magnífico y esclarecedor documento, alegaba para alcanzar sus fines que en los últimos años las rentas encabezadas no habían alcanzado ni la mitad de su valor. Para poder hacer un nuevo encabezamiento, por tanto, era imprescindible cuando menos una rebaja del cincuenta por ciento. Demostraba que los rematadores del cobro de los impuestos habían estado perdiendo dinero, y que a veces el Ayuntamiento tenía que hacer una administración directa en bastantes de ellos. Todo era consecuencia de que prácticamente había desaparecido de Castro la actividad comercial y la pesca, cuando, en palabras del Procurador, antes era la localidad cántabra que más pescaba. Antaño llegaban auténticos ejércitos de arrieros, y en verano se conseguían con toda normalidad mareas de “*cuatrocientos y seiscientos millares de sardinas*”⁴¹, y eran

³⁹ Ojeda San Miguel, ob. cit.

⁴⁰ A.M.C.U., Pedimento de rebaja en el encabezamiento (1686), Leg. 1389-exp.2.

⁴¹ Ibidem.

abundantísimas las “*pesquerías de congrio, merluça, atún y besugo*”⁴². En cambio, ahora todo se había trocado a un estado de miseria generalizada: menos vecinos, casi no se acercaban los arrieros de Castilla, y los pescadores se marchaban a vender a Portugaleta, Santurce y Ciérvana. “*Y aunque an querido remediar tan grabes inconvenientes, trayendo sus pescas a poner en venta a esta dha villa, no an podido, ni pueden, conseguirlo por no aber compradores*”⁴³.

Los mareantes castreños tuvieron que volver a las antiguas prácticas y a la ría, “*que en ellos nunca faltan compradores, a causa de ser libres y esentos de alcabalas, zientos, sisas y otros derechos reales que se pagan en esta dha villa, y especialmente en azeite, vinagre y sal, que son géneros precisos para el beneficio de dhas pescas*”⁴⁴. Hasta allí se dirigían ahora los mulateros castellanos, pues pagaban menos y los caminos para llevar el pescado hasta Castilla, La Rioja y Navarra eran también mejores y menos peligrosos.

Los representantes de la Villa presentaron numerosos testigos para que avalasen sus argumentaciones. Por ejemplo, Juan de Zuazo, capitán de navío y vecino de Santurce, certificaba que los pescadores de Castro se pasaban todo el verano pescando en el Abra de Bilbao y que vendían prácticamente todo en Santurce y Ciérvana⁴⁵. Esteban de Zuazo, también natural de Santurce, decía: “*a oydo a algunas personas que aunque ponen a remate (alcabalas y rentas), no ay quien las ponga, siendo así de que también se halla noticioso que en los tiempos de antes de la baxa de monedas tenían subida estimación, por aber en dha villa mucho comerzio que al presente (...), a oydo por público y notorio que a sucedido en esta dicha villa muchas beçes venir los vecinos de ella con la pesca de sardina y ponerla a la benta pública, y por falta de compradores levantarla y volverla a embarcar, y llebarla a bender a los puertos de Vizcaya (...). Lo llevan sus vecinos a bender a dicho lugar de Santurze, Bilbao y otros del Señorío (...), y así los a bisto en especial en dicho lugar de Santurze y Ciérbana, que distan de dicha villa como dos leguas...*”⁴⁶

El testigo Pedro de la Hormaza, vecino de Santurce y buen conocedor de Castro por haber ido hasta allí repetidas veces con su navío, manifestaba que los arrieros iban ahora también a Santurce, porque “*compran más barato y sin derechos (...), conducen sus mercaderías a Castilla (...) sin pagar puerta, calzada, ni otro tributo de los que aquí se pagan...*”⁴⁷ Muchos otros testigos daban detalles en la misma, o parecida, dirección. El castreño Francisco de Urrecho hila más fino, asegurando que las cosas se pusieron muy mal a parir del año 1676, y que desde entonces en Santurce se beneficiaban más escabeches que en Castro. El portugalujo Juan de Llosa decía que en cuanto al pescado, en Castro “*(...)con benderse la metad o menos, de lo que antes se solía bender*”⁴⁸. Otro castreño, Bartolomé Suquiz, mantenía que habían existido desde hacía años muchas pérdidas y menores recaudaciones, pero sobre todo en la “*alcabala de los pescados que es la sustancia*”. A lo que añadía Nicolás Peñarredonda, precisamente un vecino que en varias ocasiones había sido arrendador del derecho de la alcabala del pescado: “*Por hallarse esta dicha villa con mucho comerzio de pescados frescos y salados. Y vio que aunque ubiese mucha abundancia de pesquerías avía muchos mercaderes que las comprasen, y arrieros que las conducían a los puertos*

⁴² Ibidem.

⁴³ Ibidem.

⁴⁴ Ibidem.

⁴⁵ Ibidem.

⁴⁶ Ibidem.

⁴⁷ Ibidem.

⁴⁸ Ibidem.

*secos de Castilla y otras partes*⁴⁹; pero esto era historia de otros tiempos, pues *“Y también sabe, por lo que ha conocido y visto desde su niñez asta oy día, que esta dha villa se halla con mucha menos vecindad de la que a conocido...”*⁵⁰

La Villa estaba debiendo en 1686 mucho dinero de las Rentas Reales encabezadas, tanto las que iban directamente a la Corona, como las enajenadas hacia el Convento de Santa Clara y otros particulares. No se podían pagar los atrasos, ni tampoco hacer frente a los nuevos requisitos; por eso se pensaba que por lo menos el montante del encabezamiento debía reducirse a la mitad⁵¹. Finalmente se consiguió una rebaja a 124.486 mrs por ocho años⁵².

Al parecer no fue suficiente. Las dificultades seguían, y el Concejo volvió en el año 1691 a pedir una nueva rebaja en el encabezamiento, *“(…)siendo así que no pasa su vecindad de duçientos vecinos”*⁵³. Y es que, además de la huída de mulateros y mareantes, realmente se pescaba poco⁵⁴. Hasta el punto de que en el mes de febrero de 1695 el Ayuntamiento acordó *“que atentos las calamidades de los tiempos y falta de pesca se pida de parte de la villa”* la organización de una rogativa a los sacerdotes de Santa María⁵⁵.

Los problemas, lejos de suavizarse con la rebaja de los impuestos, seguían con pleno vigor: *“(…) que el Cavildo de los mareantes de esta dha villa se ban con sus barcos a bender sardina y otras pesquerías a los lugares de Santurze, Ziérbana y Algorta, y que en ellos asisten y están desde el lunes por la mañana asta el sábado por la noche todas las semanas enteras sin benir”*⁵⁶.

Cuando no iban a pescar y vender a la zona del Abra bilbaíno, sobre todo en la costera invernal del besugo, entonces los pescadores lo que hacían para eludir los impuestos era vender ocultamente de forma generalizada. Finalizando el mes de enero de 1696 el Concejo se quejaba amargamente: *“(…) que bien saben y les consta cómo debiendo los maestros y pescadores de esta villa bender en venta pública los besugos y pescados que traen (...), no lo hazen (...), y los benden ocultamente en casas y partes secretas...”*⁵⁷ Así era imposible recaudar el derecho de la alcabala del pescado y hacer frente a los pagos de las Rentas reales. Avisaron las autoridades castreñas del hecho al Cabildo. En la misiva urgente se indicaba que siendo más de 300 los pescadores era inverosímil controlar sus ventas fraudulentas⁵⁸: *“(…) los dhos pescadores, y que son más de tresçientas personas, y los venden cada uno de ellos en diferentes partes y casas secretas y ocultas, donde los administradores de los dichos derechos no pueden tomar razón, ni cobrar”*⁵⁹.

⁴⁹ Ibidem.

⁵⁰ Ibidem.

⁵¹ Ibidem.

⁵² A.M.C.U., Testimonio de encabezamientos, 21-8.

⁵³ Ibidem.

⁵⁴ En el año 1692 llegaron, vía transporte naval de cabotaje, al puerto de Castro grandes cantidades de sardina gallega. Una señal de que la pesca no alcanzaba siquiera a garantizar el abastecimiento interno de la Villa, A.M.C.U., Cuentas Reales y Propios (1661-1727), Leg. 35-1.

⁵⁵ A.M.C.U., Decretos (1695-1699), 19-3, Ayunt., 25 de febrero de 1695.

⁵⁶ Ibidem, Ayunt. 10 de mayo de 1695. En la sesión del 7 de junio de 1695 se repite prácticamente la misma queja.

⁵⁷ Ibidem, Ayunt., 21 de enero de 1696.

⁵⁸ Ibidem, Ayunt., 25 de enero de 1696.

⁵⁹ Ibidem, Ayunt. 1 de febrero de 1696.

Estaba claro que los pescadores se estaban habituando a no pasar, de ninguna de las maneras, por la Venta. Para salir del paso, y recaudar aunque fuese algo, el Ayuntamiento llegó a un precipitado acuerdo con el Cabildo de San Andrés: al menos los pescadores deberían llevar al sitio público de venta, debajo de la Casa de Ayuntamiento, la mitad de las capturas, pudiendo vender el resto cada uno de ellos al por menor⁶⁰.

Tampoco esta vez debió ser el pacto respetado, puesto que en el mismo año de 1696 el Ayuntamiento interpuso un pleito en toda la regla a la Cofradía. Esto se reseñaba en una partida de gastos en el libro de cuentas municipales, al referirse al pleito y su motivo: “(...) *no pueden ir con sus pescas a vender a los puertos del Señorío de Vizcaya, y en particular a los de Zierbana y Santurce por el notorio perjuicio que se le sigue a S. M. en sus Reales Rentas*”⁶¹. La estrategia que el Concejo castreño montó en el pleito era muy clara: la alcabala tenía, por ley, que ser pagada por todos; si se quería ir a vender pescado a otros puertos, se podía hacer, pero primero había que pedir un permiso a los autoridades de la Villa y además pagar el derecho de todo lo que se quisiese sacar⁶². En última instancia el Ayuntamiento buscaba el respaldo de las esferas superiores, sosteniendo que la cadena era muy fácil de entender: si no se recaudaban las alcabalas y otros derechos, no habría ingresos, y sin ellos no se podría hacer frente incluso a las obligaciones patrióticas de defensa: “(...) *componiéndose el cavildo de mareantes de más de 250 hombres, y tales que son los más a propósito para manejar las armas; e al dejar desamparadas sus casas en ocasión de las guerras presentes con Francia, es dar motivo al enemigo se arroje con más facilidad en ella, y saquearla, considerándola indefensa, como sucedió dos años ha que acossado un comboy de Olanda de la armada de Francia, se refugió devajo del Castillo de esta dha villa, de donde pudieron defenderla a cañonazos*”⁶³.

Esta última tabla a la que amarrarse en el naufragio y marasmo general de la Villa se volvió a esgrimir en el año 1697 con el fin de pedir una nueva rebaja en los impuestos reales: “(...) *porque cotidianamente andan cruzando a la vista todos o los más de los días las fragatas y bergantines franceses enemigos desta Corona. Porque todos los días ponen centinelas y aun a las pescas de el besugo, congrio y sardinas, los naturales y vecinos no se atreven a salir del puerto, pues a sucedido el averlos coxido sin poder escaparse, y a balazos an muerto a algunos de dhos vecinos y hiriéndoles y quitándoles la ropa, pesca y aparejos*”⁶⁴. Algo se consiguió, pues en aquel mismo año de 1697 se volvió a establecer un nuevo “*encabezamiento de la villa de Castro Urdiales, por tres años, de las tercias y alcabalas, en 458 fanegas de trigo, 55000 mrs de las demasías de dho trigo a razón de 1 mrs cada fanega y 60000 mrs más por tercias (...) siendo así que todos los vecinos de la dha villa se hallan padeciendo muy grave necesidad por haberles faltado la mayor parte del trato de las pesquerías, comercio principal con que se mantenían...*”⁶⁵. En aquel mismo año apenas hubo pesca, y el cobro de las alcabalas tuvo que ser otra vez directamente llevado por el Ayuntamiento⁶⁶.

⁶⁰ Ibidem.

⁶¹ A.M.C.U., Cuentas Reales y Propios (1661-1727), Leg. 35-1, año 1696. La práctica de ir a vender a la ría de Bilbao, por lo visto, ha perdurado hasta hace relativamente pocos años. En 1990 Pedro Garay escribía: “hace cerca de 50 años eran muchas las embarcaciones castreñas que vendían sus pescas en la Rivera (Bilbao) y “atracadas” en las escalas del puente de San Antón, plato a plato y a una peseta vendían sus capturas”, Ilustración de Castro, 5 de agosto de 1990, p. 3.

⁶² A.M.C.U., T. pleito mareantes, Leg. 1783-doc.10.

⁶³ Ibidem.

⁶⁴ A.M.C.U., Decretos (1695-1699), 19-3, Ayunt. 6 de marzo de 1697.

⁶⁵ A.M.C.U., T. de encabezamientos, 21-8.

⁶⁶ Ibidem.

La verdad es que todos los documentos municipales nos dibujan a las últimas décadas del siglo XVII como una época dramática: el puerto era casi un montón de piedras destartaladas, el comercio naval después de la llegada de los últimos cargamentos de bacalao desaparecía definitivamente⁶⁷, la Hacienda municipal estaba en ruinas y quiebra práctica, se pescaba muy poco, y lo escaso que se conseguía se vendía fuera de la Villa. A estas calamidades habría que añadir finalmente unas muy malas condiciones meteorológicas, con épocas de lluvias torrenciales e inviernos prematuros⁶⁸. Abonando todo el terreno para el advenimiento de graves crisis de mortalidad en Castro y otras zonas colindantes en los años 1693/94 y 1699-1700. Algún precedente había ya conocido Castro, a modo de aviso general de lo que se avecinaba desde el año 1663 cuando surgió un grave contagio⁶⁹. En 1669 la falta de arrieros ocasionó un agudo problema de alimentos, que hubo que solucionar urgentemente trayendo trigo en barcos desde Portugal⁷⁰. Una repentina sequía obligó a sacar a Santa Ana en rogativa en el verano de 1672⁷¹ y se empezó a traer desde tierras navarras el “*agua de San Gregorio*” a fin de intentar asegurar el buen estado y conservación de emparrados y campo en general.

Con este panorama no es extraño que acabara el siglo manifestando las autoridades castreñas que debían las rentas reales de los tres últimos años, y que era imposible hacerlo porque el rigor de los tiempos produjo una falta acusada de pesquerías, una gran carestía en los alimentos de primera necesidad (llegándose a pagar hasta 100 reales por una fanega de trigo), y “(...) *grandes epidemias que había padecido dha villa en los años referidos...*”⁷²

En 1699 el Procurador del Gremio de Mareantes requería notarialmente a los tratantes de pescado de la Villa para que no se negasen a acudir a las posturas de la Venta (¿habían hecho causa común para presionar a los pescadores?), pues de otra manera, dada la calamidad de los tiempos, se verían obligados a vender sus capturas en otros lugares, eximiéndose de posibles responsabilidades:

“(...) Don Diego de Villanueva, Don Antonio de Horcasitas, Don Pedro de Ampuero y Don Domingo Pérez de Cameno, vecinos de esta Villa, mercaderes tratantes en ella de los pescados frescos que los Mareantes de dicho Cabildo pescan con la industria de su trabajo, que bien saben (...) no pueden ser de su cargo y obligación acudir a las bentas que dichos Mareantes hazen de sus pescas. Y asimismo saben que es de su cargo hacer posturas y compras de dichos pescados que ponen en venta dichos Mareantes. Y también saben que en efecto de no hazer dicha compra precisamente se perderá dicha pesca y los dichos Mareantes quedarán con el daño tan considerable como se deja reconocer porque no sólo perderán su trabajo, sino también las Rabas y zevo para dicha pesca, sus Redes y demás aparejos y la ganancia que podrán tener para resarcir parte del dicho daño. Y también saben (...) en nombre de dicho Cabildo se les ha hecho Recado a todos los suso dicho para que Acudan a dichas Bentas a las dichas compras. Y an respondido unos y otros que no quieren atender la pesca de semana que al presente se trae a la Venta. Y así bien saben que habiendo llegado la Referida noticia de la Justicia Ordinaria desta dicha villa se interpuso viendo el daño tan considerable que se sigue a dicho Cabildo, allándose todos sus Mareantes y familias en extrema necesidad y a riego grande de perder las vidas por falta de alimentos, de que carezen, no teniendo expediente sus Pescas y trabajo por la calamidad tan extremada de los tiempos y necesidad general de toda la dicha parte de los vecinos desta dicha villa (...), y en defecto si los dichos Mareantes precisados de sus

⁶⁷ Ojeda San Miguel, ob. cit.

⁶⁸ Lanza, ob. cit.

⁶⁹ A.M.C.U., Decretos (1663), 29-2, Ayunt., 30 de diciembre de 1663.

⁷⁰ A.M.C.U., Decretos (1669)...

⁷¹ A.M.C.U., Decretos (1672), 16-5, Ayunt., 13 de agosto de 1672.

⁷² A.M.C.U., T. encabezamientos, 21-8, año 1700.

urgentes necesidades bendieren (en) otra parte dichas pescas para mantener sus vidas y de sus familias, se entienda no contravenir por ello...⁷³

6. LAS LEVAS: UNA SANGRÍA EN EL SIGLO XVII

El especialista en cofradías de mareantes y pescadores del País Vasco, J. I. Erkoreka, ha señalado con rotundidad que “Uno de los elementos que más fuertemente condicionó el funcionamiento de las cofradías de mareantes vascos desde las postrimerías del XVI, fueron las levass de marinería. Conocíase bajo esta denominación a las reclutas de marineros, artilleros y grumetes que periódicamente se llevaban a cabo en los enclaves costeros, con el fin de formar las tripulaciones de los buques de la Armada⁷⁴. Aseveración y explicación perfectamente aplicable al caso de Castro Urdiales.

En el Archivo Municipal se conservan las cifras de estas reclutas para toda la segunda mitad del siglo XVII, que es, como ya hemos podido comprobar, una de las épocas más negras de la historia castreña. Pero este fenómeno, una auténtica sangría humana entre la marinería, venía ya de atrás. En el privilegio de la vara de Alcalde, otorgado en el año 1641 a Castro, se decía claramente: “(...) Y ante la imposibilidad de mostrar el mucho afecto que tenéis a mi Servicio con los ejércitos ocupados de generales, maestros de campo, almirantes y capitanes, y con las continuas levass de soldados y marineros, ha venido vuestra vecindad a tal disminución que hoy no hay doscientos vecinos...⁷⁵”.

CUADRO 2

LEVAS DE MARINERÍA CASTRO URDIALES - S. XVII

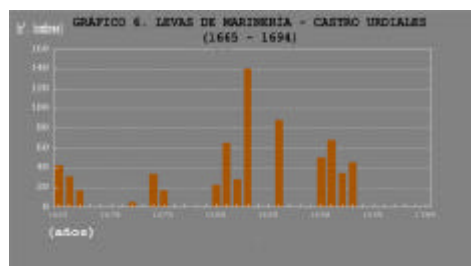
años	número	años	número
1665	42	1682	28
1666	31	1683	140
1667	17	1686	88
1672	5	1690	50
1674	33	1691	68
1675	17	1692	34
1680	23	1694	45
1681	65		

Fuente: A.M.C.U., 44-10 y 1783-1.

⁷³ Archivo Histórico Provincial de Cantabria, Prot., Pedro Liendo, leg.1743, fols. 89 y 90, Requerimiento hecho por el Procurador General del Cabildo de Mareantes, en su nombre, contra los mercaderes tratantes de esta Villa, año 1699.

⁷⁴ Erkoreka (93).

⁷⁵ Garay (99), p. 135.



Como podemos fácilmente apreciar en el cuadro y gráfico anteriores, fueron casi 700 marineros los que salieron entre 1665 y 1694 de Castro para servir en las flotas reales. Una cifra que, sin lugar a dudas, se puede calificar como de auténtica hemorragia humana. Para hacernos una idea de lo que aquella marcha supuso, no hay más que recordar algunos referentes: que el número de vecinos de la Villa estaría entorno a los 600, y que el de integrantes de la Cofradía no superaba las 300 personas.

Hay que pensar también, porque es lo que ahora más directamente nos interesa, que las levadas tuvieron que ser un indiscutible lastre para la marcha del sector pesquero. Se marchaban muchos marineros, sin duda los más jóvenes y fuertes, los más capacitados para bogar y pescar. Es verdad que una parte de los que marchaban regresarían en algún momento. Pero muchos murieron lejos de Castro, y otros acabaron enrolándose permanentemente en la Armada, quizá marchando por este conducto a América: una vía de salida a las miserias que se vivían en su patria chica. En fin, una contradicción más de las que suele presentar la historia: las levadas supusieron un grave problema para la buena marcha de la pesca, pero a la vez resultó ser la alternativa a una vida dura y de pobreza en casa.

Prácticamente todos los marineros que salieron de Castro a servir en las armadas reales, haciendo escala en Santoña (una especie de primera base general de reclutamiento), se dirigieron en este período al puerto de Cádiz, para una vez allí tomar diferentes destinos y barcos según la coyuntura militar del momento⁷⁶. Los años más duros fueron los 80. En un solo año, 1683, salieron, ¡nada más y nada menos!, 140 hombres.

En un documento conocido ya por nosotros, el pedimento realizado para la rebaja de alcabalas en el año 1686, se pone bien de relieve el hecho antes comentado de que muchos marineros alistados nunca regresaban a sus hogares, a pesar de que a veces este tipo de papeles suelen, por razones obvias, exagerar los hechos. Decía el Procurador General de la Villa que desde hacía cinco años habían muerto en el Real Servicio de Su Majestad “*más de duzientos vecinos y naturales*”⁷⁷; y uno de los testigos presentados que “*(...) de quatro a cinco años a esta parte an muerto más de ciento y cinquenta personas, según se a conocido por las rreales listas, en las Armadas reales*”⁷⁸.

⁷⁶ A.M.C.U., Levadas, gentes de mar, 1783-1.

⁷⁷ A.M.C.U., Pedimento r. encabezamiento (1686), Leg. 1389-exp.2.

⁷⁸ *Ibidem*, según González Echegaray (76), en los registros parroquiales de la vecina villa de Laredo se apuntaba en muchos: “muchacho muerto en la mar en el servicio de la Armada Real”, p. 177.

Pero otro testigo, Pedro de Villanueva, aseveraba en este mismo documento, poniendo de relieve la otra cara de la moneda del problema, que “ *Y que sin embargo de aver muerto mucha parte de ellos, continuavan en dicho Real Servicio, así por la inclinación que tienen de emplearse en tan buen ejercicio, como por averles faltado el trato y comercio de sus pesquerías y salida de sus patrimonios*”⁷⁹. Todavía en esta misma línea más significativo es lo que se decía en el encabezamiento de 1700, a modo de queja: “(...) *habían desamparado dha villa más de ochenta vecinos que se habían alistado en los galeones que se habían aprestado en Santoña*”⁸⁰.

Con los matices que quieran introducirse, es innegable que la realidad de levass resultó sumamente perjudicial en el siglo XVII para el ejercicio de la marinería, tanto en su vertiente comercial como pesquera⁸¹. Pero, aunque por ahora poco sabemos al respecto, no fue ésta la única sangría que conoció Castro en el siglo XVII. Otros muchos hombres salieron para servir también en los ejércitos de tierra. Por ejemplo, en el invierno de 1668 marcharon rumbo a San Sebastián los 25 infantes que tocaron a la Villa para servir en las campañas de Flandes⁸².

7. LAS TENSIONES ENTRE EL AYUNAMIENTO Y COFRADÍA LLEGAN A LAS COTAS MÁS ALTAS EN LA PRIMERA MITAD DEL SIGLO XVIII

La llegada del siglo XVIII, como bien demuestran nuestras series y gráficos, supuso la prosecución de una etapa de crisis general en el sector pesquero. Un período de pocas capturas, y de poca actividad comercial en torno al pescado. Se heredaron todos los problemas de las últimas décadas del anterior siglo; pero con un cariz más grave y alarmante todavía. La Junta de las “Cuatro Villas”, reunida en Santander en el año 1703, se negó rotundamente al intento de poner un nuevo impuesto de 4 mrs por libra de pescado, argumentando que cesaría del todo la llegada de arrieros desde Castilla⁸³, toda una prueba de las dificultades. Los treinta primeros años del llamado siglo de la Ilustración constituyeron la época en que los enfrentamientos entre Ayuntamiento y cofradía de mareantes y pescadores de San Andrés llegaron hasta las cotas más altas, insospechadas y nunca antes vividas.

Son años de continuos enfrentamientos, que desembocaron en una catarata de pleitos entre ambas instituciones: 1699, 1701, 1705, 1714, 1719 y 1729. Pleitos promovidos por el Concejo e inmediatamente contestados con multitud de apelaciones por el Cabildo. Y aunque jurídicamente parece que siempre llevaban las de ganar los ediles municipales, la verdad es que el problema no se arreglaba; sencillamente porque en la práctica los agremiados de San Andrés hacían caso omiso de los requerimientos de la Autoridad y de la Justicia. El problema seguía siendo el mismo de épocas pasadas: un Ayuntamiento lleno de deudas, sobre todo con las Arcas reales, incapaz de hacer frente a sus cupos de encabezamiento, y que veía que la recaudación de las alcabalas del pescado, el derecho más jugoso de todos, se esfumaba. ¿Por qué? Pues porque los pescadores estaban también abrumados por una etapa de escasas pesquerías, y seguían evadiendo en todo lo posible el pago de

⁷⁹ Ibidem.

⁸⁰ A.M.C.U., T. de encabezamientos (1694-1730), 21-8.

⁸¹ Zabala (85), p. 216.

⁸² A.M.C.U., Decretos (1668), 39-4, Ayunt. 8 de febrero de 1668.

⁸³ Baró, ob. cit.

los impuestos, vendiendo su producción en los puertos de la ría de Bilbao, en territorio de la exenta Vizcaya.

CUADRO 3

ENCABEZAMIENTOS DE CASTRO Y SU JURISDICCIÓN

Años	Cantidad (mrs)
1720	1367035
1726	1394702
1730	1422590

Fuente: A.M.C.U., T. Encabezamiento, 21-8.

A pesar de algunas rebajas conseguidas de la Corona, en los años 1699 y 1700 el Ayuntamiento fue incapaz de saldar sus deudas con la Hacienda Real a través de las recaudaciones fiscales, y no tuvo más remedio, con el consiguiente enfado del vecindario y en especial de los pescadores, que realizar una derrama entre todos los censados⁸⁴. Como hemos adelantado, el Ayuntamiento volvió a arremeter a través de la Justicia contra los pescadores. En el año 1721 testificaba el encargado de las alcabalas: “(...) que habiéndose observado por costumbre inmemorial que los maestros marineros vecinos de dha villa que se ocupan en la pesquería de vesugo, congrio, sardina y vonitan, lo venden en ella en venta pública y que se adeuden y paguen los derechos de la Real Hacienda, y a las personas que en su nombre los devieren cobrar, y ahora por mayor veneficio suyo, que consiste en defraudar la paga de los derechos, luego que hacen las pesquerías (...) lo llevan en sus varcos a diferentes puertos del Señorío de Vizcaya que son exentos y libres...”⁸⁵. Era la misma cantinela de épocas pasadas. Poco habían cambiado las cosas. Se seguía vendiendo el pescado en la entrada de la ría y en Bilbao comohacía 30 o 40 años; y, en opinión municipal, esto suponía un grave fraude fiscal, y además contravenía el contenido de las propias ordenanzas de la Cofradía⁸⁶.

El Cabildo de mareantes sacaba ahora una nueva base argumental de defensa o una nueva táctica: desde tiempos inmemoriales los caladeros de vizcaínos y castreños habían sido los mismos, luego los puntos y zonas de venta también deberían ser idénticos⁸⁷. Pero el Concejo se agarraba al contenido de las ordenanzas gremiales: “(...) que los mareantes de la villa ayan de vender sus pescados en la plaza de ella, lo segundo que no puedan hazer noche en otra parte ni puerto, lo tercero que si por algún accidente o tempestad no pudiesen volver (...), de quatro partes de vecinos que tiene la villa, las tres se componen de mareantes y gentes de la mar. Y que estas salen el Domingo por la tarde y no vuelven a sus casas hasta el sábado siguiente por la noche, con que están toda la semana fuera, de que resulta menoscavo en las sisas por lo que tanta jente deja de consumir estando fuera, y una clara contravención a sus propias ordenanzas”⁸⁸. La contestación

⁸⁴ A.M.C.U., T. en., 21.8.

⁸⁵ A.M.C.U., Diferentes Reales Provisiones ganadas por esta villa en contradictorio juicio contra el Cavildo San Andrés de los mareantes de ella sobre las pesquerías y otras cosas, 42-4.

⁸⁶ Ibidem.

⁸⁷ Ibidem.

⁸⁸ Ibidem.

de la Cofradía no se hizo esperar, alegando en el año 1701, de una forma espléndida, toda una auténtica cascada de argumentaciones legales, económicas e institucionales⁸⁹.

⁸⁹ A.M.C.U., correspondencia, 1783-9, año 1701. “Luis Manuel de Quiñones, en nombre de los Maestres Mareantes del Cavildo de San Andrés de la villa de Castro; como mexor proceda. Digo que a mis partes se ha hecho notorio cierta provisión de V. A. para que en el Salar de los pescados se guarde la costumbre que huviere havido y que paguen la alcabala y cientos de los pescados que fueren a vender a Bilbao, Ziérbana y Santurze, y que lleven los pescados de su pesquería a la dha villa, y en su defecto paguen los derechos. Y de Justicia V. A. se a de servir de mandar se recoja la dicha Real Provisión (...) y se mantenga y ampare a mis partes en la posesión de tiempo Inmemorial an tenido de yr libremente a sus pesquerías y vender los pescados en las partes y lugares donde tubieren más conveniencia para su venta y sin que se pague más alcabala ni zientos que de aquellos pescados que se venden en la villa de Castro, y que en quanto a el salar de dhos pescados se guarde asimismo la costumbre que hubiere havido, (...) todo lo qual es de Justicia por lo que los autos resulta y por todo lo demás favorable. Y poque estando como está mi parte en la dha posesión inmemorial de usar de su pesquería libremente, ni por la dha villa de Castro ni por el Vuestro Fiscal se puede impugnar ni contradecir, porque la posesión inmemorial es tan poderosa que equivale a título o privelixio Real, y porque no sólo se provea la dha posesión sino que esta (...) provada pues haviéndose pretendido en el año de 545 esto mismo contra el Cavildo, mi parte, por un arrendador de las dhas alcabalas y zientos se provó concluyentemente la dha posesión inmemorial, y se dio sentencia a favor, notificada al Procurador síndico de la Villa, que entonces hera, y de que no se apeló, reconociéndola. Y que justificación que en si tenía y se a continuado sin intervención alguna, como consta del traslado autorizado que presentó y juró con sacado con citación y presencia del Procurador General. Y porque esta costumbre y posesión inmemorial no sólo no tiene repugnacia en la disposición legal, sino es antessu mismo apoyo por la Libertad del Comercio y porque conforme a la Razón Natural, no se le puede añadir imponer semejante servidumbre de que precisamente aya de llevar sus mercaderías a cierto lugar, y sólo se haze por excepción de la Regla en caso de ser mantnimiento necesario para la vida humana y de penuria u caristía. Y porque tampoco el hazer semejante prohibición toca a V. A., y sólo toca el cobrar el alcabala de aquello que se vende en los lugares donde se adeuda. Y porque a estas tan poderosas causas no puede obstar lo que en contravención se alega en orden a que se lleve a vender a lugar exempto debe alcabala de aquello que se sacó de lugar que estaba sujeto a ella, porque estos no son los términos a este caso, pues mis partes pescan en Mar libre y lo más en términos de Vizcaya con que quando sacan la pesca no adeudan cosa alguna con que precisamente la adeudan en el lugar donde la venden y si éste es exempto no la adeudan. Y porque tampoco se puede decir que contra la cavala no ay posesión inmemorial pues esto solo se entiende en el derecho de percivirla o en el derecho Universal, pero no quando se pretende de una especie sola, esto aún en el caso de saberse positivamente, pero en este con mayor razón porque lo que aquí se trata es lo de que no se debe por no haver ley ni disposición que able en semejante caso y antes tener contrastada la Raçón de derecho. Y porque aunque el Correxidor de Laredo a Informado que esta materia a sido con poco conocimiento, pues se pribará claramente la costumbre inmemorial de no pagar alcabala alguna de la pesquería que llevan al Bilbao y otras partes exemptas sino es en el caso de haver celebrado venta en la misma villa de Laredo en que tampoco ay controversia ni mi parte la propone. Y porque lo mismo se probara de los demás puertos adyacentes, sin que ni por el vuestro Fiscal, ni por otros algunos se aya puesto reparo alguno. Y porque esto sólo se a movido por algunos mercaderes de la dha villa que eran capitulares de Ayuntamiento, lo quales an querido destruir al lugar comprando la pesquería a menos precio, pues si obtuvieran en este pleito viendo que era preciso llevar la pesqueía a Castro quedaría desestimado este género comprándola a menos precio o a ninguno. Y porque esto se comprende notoriamante, pues en la villa no se puede gastar, y le importa más a la villa el que lleven caudales a ella que no los pescados. Y porque demás de lo referido fuera inparticable esta práctica de llevar a la villa de Castro la dha pesquería por los contrarios movimientos de mar y peligro notorio de perder las vidas. Y porque si se diera lugar a semexante Yntroducción dexarian absolutamente la pesquería y faltara este gémto así en estos Reynos como en otros de donde vuelve salado y donde pierde Su majestad mucho mayor porción. Y porque en quanto a lo que en contrario se propone de dejar desamparado el puerto expusto a la hostilidad de los enemigos, esto ni es de este juicio ni de este tribunal, ni tampoco se a hllado en tantos años inconveniente y antes bien de la dha pesquería y salida al mar nace el reconocimiento de la continúa hostilidad para prevenirla y evitarla. Y porque en quanto al salar de los pescados ha sido injusta la quexa porque nunca an salado sino es conforme a la costumbre. Por todo lo qual a V. A. pido y suplico mande sin embargo de las dhas

Difícil era por el camino de la legalidad y de la Justicia doblegar a los mareantes y pescadores. Sabedores, éstos, de que eran la mayoría del vecindario y de que sus ingresos y rentas constituían el único soporte que quedaba de consideración en la Villa, resistían y resistían. Por eso, al final, el Ayuntamiento empezó a afrontar la cuestión por otra vía: la de la negociación. Así, los libros de las sesiones municipales recogen en el año 1711 un acuerdo “sobre la r. y baja que el Cabildo de mareantes pretende de los derechos de Alcabala y zientos de sus pescas”⁹⁰. Las gestiones de Antonio de Pamares, Procurador General del Cabildo, dieron sus frutos; y el Concejo acordó:

“Lo primero que los dichos pescadores y mareantes de dicho Cabildo no ayan de contribuir, ni pagar, desde el día primero deste dho mes y año más que onze y medio por ciento de ambos derechos de alcabalas y cientos durante el encabezamiento que se hiciere, y que este solo se aya de azer por tres años y no más, que el último cumplirá en fin de diciembre del año que bendrá de mill setecientos y treze. Y dicha baja se entienda sólo en la alcabala y no de ciento. Lo segundo que dichos pescadores y mareantes de dicho Cabildo no ayan de poder partir, ni partan, desde oy en adelante durante dichos tres años de dicho encabezamiento más besugos que dos cada soldada de cada barco, trayendo éste veinte docenas de dichos besugos, y llegando a treinta docenas, tres besugos. Y de quarenta y quatro, y de cinquenta, cinco y seis de sesenta doze más y de éstos arriva aunque traigan más docenas no han de poder partir ni llevar más que dichos seis besugos”⁹¹.

Parecía que con el pacto volvería la armonía entre Concejo y Cofradía de San Andrés. Pero, ciertamente, la paz duró poco tiempo. Mal debieron ir las recaudaciones municipales y sus apremios con la Real Hacienda, puesto que las autoridades locales quisieron dar marcha atrás, “sobre la baja de 2 ½ por ciento que se les quiso hazer a los mareantes de la alcabala”, diciendo “que no se pudo, ni devió hazer el ajuste (...) por falta de solemnidad”⁹².

Aparentaba no haber salida. El Ayuntamiento necesitaba recaudar más. La Corona cada vez exigía más dinero; pero la economía de la Villa, con la pesca a la cabeza, pese al fraude de las rentas, no daba para más. En el mismo año de 1712 el escribano municipal apuntaba en el libro de actas: “(...) Pobreza y penuria padecida y padece en toda esta costa por la falta de granos de maíz, que es el fruto y principal alimento de toda esta tierra, que a más de quatro años (...) con esta esterilidad tan conocida, concurre la falta total de comerzio y el aumento de derechos y nuevos impuestos, que a sido caausa de averse pasado a Vizcaya a propósito de su franquicia y libertad (...) de los naturales, y estar como está tan vecina. Y las Rentas Reales y servicios minorando en la mi parte...”⁹³

Los tiempos de pleitear volvieron. De nuevo en los años 1714 y 1729 pescadores y autoridades entablaron largos y farragosos contenciosos⁹⁴. No sabemos los términos exactos en los que acabó la cosa, pues de este período se han perdido muchos documentos, o bien es posible que no hayamos

provisiones mantener y amparar a mi parte en la costumbre inmemorial que ha tenido, para lo qual suspenda los juicios petitorio y posesorio plenario y en caso necesario...”

⁹⁰ A.M.C.U., Decretos (1710-1714), Leg. 41-1, Ayunt., 11 de enero de 1711.

⁹¹ Ibidem, Ayunt., 12 de enero de 1711.

⁹² Ibidem, Ayunt., 30 de enero de 1712.

⁹³ Ibidem, Ayunt., 10 de febrero de 1712.

⁹⁴ A.M.C.U., Diferentes Reales Provisiones..., 42-4.

sido capaces de dar con ellos hasta ahora. Pero todo apunta a que al final se llegó a un nuevo acuerdo: iba a ser la propia Cofradía la que se encargaría del cobro de los impuestos de la venta del pescado, y también la responsable de ingresar el importe pactado en las Arcas municipales. En este sentido, las cuentas del año 1739 registran: *“Mas se haze cargo de mill y veinte y tres reales que el Administrador percivió de los mareantes del noble Cabildo de esta villa por otros tantos que importó el arbitrio de todas las pescas de dichos mareantes y marineros que pescaron y vendieron...”*⁹⁵.

A pesar de algunas dudas e intentos del Concejo de regresar al viejo sistema de las posturas públicas, tal como ocurrió en 1749⁹⁶, hasta el final seguirá siendo la Cofradía la facultada para recaudar y pagar los derechos de la pesca. Tenemos algunas pruebas al respecto. Por ejemplo, las cuentas del año 1763 señalan que el Cabildo entregó al Ayuntamiento 10434-11 reales por todos los derechos de la pesca⁹⁷. En la sesión celebrada el 11 de julio de 1764 se apuntaba: *“(...) el Ramo de derecho de Pescas, que deven satisfacer el gremio del Cavildo de mareantes, y que estos sin consentimiento, ni beneplácito de la villa, an pasado a percivir (...) que asta oi se han adeudado y son correspondientes a Derechos Reales”*⁹⁸.

No tenemos tampoco datos directos, pero, por lo que sabemos ocurrió en otras cofradías, el establecimiento de la “matrícula de mar”, la organización del sistema de reclutamiento militar como enseguida veremos, en el siglo XVIII implicaba directamente a los gremios, y éstos a cambio consiguieron algunas facilidades y exenciones tributarias en la actividad pesquera. Probablemente este es un asunto que también explicaría la trayectoria del cobro de las alcabalas del pescado en Castro Urdiales. La Corona, a través de la Secretaría de Marina, interesada por razones militares en impulsar la matriculación marinera, sabía que podría lograrse potenciando el sector pesquero. Para conseguirlo creó todo un paquete de incentivos fiscales. Fue, poco apoco, reduciendo la carga fiscal que recaía sobre la pesca. Así, desde el año 1752 se decretó que el pescado fresco vendido en Castilla dejara de pagar alcabalas y cientos. En nuestro caso, aunque de nuevo no tenemos muchas referencias al respecto, ¿es posible que en los cambios algo tuviera que ver el paso momentáneo al Señorío de Vizcaya?

⁹⁵ A.M.C.U., Cuenta de arbitrios (1739), 44-17.

⁹⁶ A.M.C.U., Decretos (1749), 37-2, Ayunt., 14 de septiembre de 1749.

⁹⁷ A.M.C.U., Cuentas Reales y Propios (1763), 12-8.

⁹⁸ A.M.C.U., Decretos (1764), 34-6.



8. LA “MATRÍCULA DE MAR” DESANGRA AÚN MÁS A LA VILLA EN EL SIGLO XVIII

Con la llegada del rey Felipe V, y, por tanto, de la nueva dinastía de los Borbones a la Corona española, comenzó toda una estrategia de larga duración tendente a recuperar el poderío naval y el papel de gran potencia que tuvo la Monarquía en épocas anteriores. Todo ello pasaba, además de contar con más barcos, más modernos y voluminosos, por asegurarse unas tripulaciones formadas y lo suficientemente numerosas. Los equipos dirigentes de la época ilustrada sabían que aquella marinería inevitablemente tenía que surgir entre las gentes de la costa, entre los que se dedicaban al trabajo en la marina mercante y sobre todo a la pesca, sin duda, el grupo más numeroso.

En la década de los años 20 Patiño intentó imponer ya la “matrícula de mar”: una especie de relación-reserva de todos aquellos hombres capaces de servir en las flotas reales. Para lograr este objetivo, él y más tarde otros tecnócratas con la redacción de la Real Orden de 18 de octubre de 1737, establecieron que solamente podrían ejercer oficios relacionados con la mar aquellas personas que estuviesen inscritas en la correspondiente cofradía de pescadores y mareantes. Era la forma de contar con una reserva de hombres, y con listados de los que echar mano en un momento determinado.

De hacer caso a la documentación que ha quedado en nuestro archivo, parece que al igual que en el siglo anterior, hasta el año 1726 fueron las autoridades municipales las que se encargaron de confeccionar, y llevar a la práctica, las listas de marinería para las levas. Así, sabemos que en el año 1718 salieron de Castro rumbo a los barcos del Rey 95 hombres, 10 en 1719, 35 en 1724 y 45 en 1726⁹⁹. Desde entonces fue la cofradía de San Andrés la que corrió directamente con el asunto.

⁹⁹ A.M.C.U., Padrones de marinería, L. Marinería, 44-10. La Junta de las “Cuatro Villas de la Costa”, en reunión celebrada en 1725 en Santander, pedía una disminución en el reclutamiento en “atención a que desde el año mil setecientos y diez y siete/a esta parte se han sacado de dichas cuatro villas y sus pueblos/más de ochocientos hombres marineros para servir en la Armada”, Baró, ob. cit.

J. Echavarría atinadamente, allá por el año 1898, publicó este sabroso comentario al referirse al siglo XVIII castreño:

“Continuaban siendo las desventura de nuestra marina la sima insaciable donde se hundían generaciones enteras de castreños. A la acción lenta y periódica que requería el servicio ordinario de armas, se agregaba de vez en cuando, con ocasión de las frecuentes guerras en que nuestra nación se veía envuelta, la demanda de grandes contingentes, necesarios para hacer frente a los poderosos enemigos que la combatían. En estos casos las levass se presentaban como una verdadera devastación. Como ejemplo de ellas en este período puede citarse la que en 1718 se preparó para la expedición naval dirigida sobre Sicilia, al mando de D. Antonio Gasteñeta. Nuestra villa, extenuada, empobrecida, arruinada, reducida a una sombra de lo que antes había sido, dio de una sola vez noventa y cuatro marineros; todo cuanto tenía. Apenas si volvió alguno de ellos”¹⁰⁰.

Como hemos dicho, las levass de marinería eran las reclutas que se hacían para servir en las flotas reales, tanto para tiempos ordinarios como de guerra. Para llevarlas a la práctica ahora se ordenaron las matrículas de todos los marineros, de forma que todos aquellos hombres que no estuviesen inscritos en ellas y en las cofradías correspondientes no podrían salir a pescar. La matrícula debía hacerse, no como un simple listado, sino distinguiendo y clasificando claramente a pilotos, oficiales, marineros, grumetes, calafates, carpinteros y hasta toneleros, y, por supuesto, apuntando su experiencia en el manejo de armas y artillería. En Castro Urdiales uno de los primeros precedentes se puede encontrar ya en el año 1717. Momento en el que se confeccionó una lista de “*duzientos y nobenta personas*” inscritas, de las que se especificaba que 129 eran simples pescadores, 114 “*navegantes de vela cuadra*” y el resto estaban sirviendo en ese momento en los barcos del Rey¹⁰¹.

Ahora bien, no en todas las zonas de la Monarquía eran las cosas iguales: “La diferencia (en las levass) consistía en que salvo en las provincias vascas el reparto se hacía concretamente de los matriculados, mientras que en Vizcaya y Guipúzcoa la práctica suponía pedir al Señorío y a la provincia un número determinado de hombres, que bajo ciertas condiciones se debían poner en El Ferrol”¹⁰². Es decir, que las Provincias Vascas, y ya desde el siglo XVI, “adoptaron una resistencia sistemática al sistema de levass”¹⁰³, lo que no quiere decir que se librasen de ellas.

La posibilidad, nunca de eludir, pero sí de resistir, y de “defraudar” los pedidos de hombres de mar en los requerimientos del Rey era muy superior en el País Vasco, mucho más que en otras zonas de la Monarquía. Cuestión, ésta, muy importante, y que en parte nos explicará también el interés de los castreños por integrarse en el Señorío de Vizcaya. De conseguirlo, no solamente se pensaba recuperar la actividad comercial en el puerto¹⁰⁴, evitar que los pescadores vendieran ocultamente sus capturas en lugares como Ciérvana o Santurce, sino también dulcificar y hacer más llevaderas las levass de marinería; de las que ya se tenía una negra experiencia de siglos anteriores. No es extraño, por tanto, que además del propio Concejo, fuese la Cofradía de San Andrés una de las instituciones que más empeño puso en lograr aquella llamada “reintegración” en el Señorío vizcaíno.

¹⁰⁰ Echavarría, Fray Verás, 1898.

¹⁰¹ A.M.C.U., L. marinería, 44-10.

¹⁰² Zabala (81), p. 205.

¹⁰³ Zabala (85), p. 217.

¹⁰⁴ Ojeda San Miguel, ob. cit.

Después de muchos intentos, el objetivo al fin se consiguió allá por el año 1738. Pero cuando a comienzos de la década siguiente las presiones bilbaínas lograron que Castro saliera del Señorío y volviese a su condición anterior, la esperanza de suavizar el impacto de las levas también se esfumó. Y volvieron los problemas de siempre. En el año 1757 se envió una misiva a las autoridades reales, cuyo contenido es toda una prueba de la gravedad de la situación, y que en nuestra opinión no tiene desperdicio:

“Señor

La villa de Castro de Urdiales A. S. R. P. de V. M. con la más sumisa veneración, Dice. Que habiéndose dignado el Glorioso Padre de V. M. restituirla sus antiguos naturales fueros de Vizcaya, el año pasado de 1738, ocurrió el de 1741 la novedad de haverla despojada de ellos, con cuia ocasión de yntento por la Regla General, matricular los Yndividuos del Noble Caido de mareantes de la suplicante, y como estos tienen dadas, tanta y tan repetidas pruebas de su fidelidad, y amor al Real Servicio, y de su inimitable valor, y constancia en el que lo ha hecho Archederos a que la Piedad de muchos Señores Reyes los premiase y distinguiese con particulares Privilegios y nunca han dejado de concurrir el número que se ha señalado a la suplicante en quantas ocasiones se han ofrecido, y presentado sin la circunstancia de matrícula, concibieron esta por una especie de desonor o baldón de su acrisolada Nobleza, por gozar todos esta prerrogativa a causa de no haver, ni permitirse otro estado en los Pueblos que comprende la Jurisdicción de la suplicante, como resulta certificado en el expediente sufrido sobre el goze de dichos Fueros, que pocos días ha se hizo presente a V. M., y miraron con tanto orror dha matrícula que los más abandonaron la Patria, y sus casas, sentando muchos Plaza en los Nabíos que salían al Corso, contra los enemigos de esta Corona, en que fallecieron no pocos, y los que quedaron resistieron matricularse despreciando el beneficio de la Pesca, sin embargo de que no tenían otro arbitrio para mantenerse y a sus familias, y que se les prohibió lo pudiesen hacer en grave perjuicio del Real Servicio y de la suplicante, de que resultó hacer recurso al Ministro de Marina, quien representó a la Corte lo que le pareció conveniente, y interinamente mandó cessar en las diligencias que se practicaban para dicha matrícula, y que se dejase salir a la Pesca libremente a todos los Marineros cuia prudente determinación le fue sin duda aprobada, pues no se practicó otra diligencia alguna, sin embargo de que estuvo la suplicante despojada de dichos fueros hasta el año 1745, en que se le mandaron reintegrar, sin que por esto se faltase en nada al Real Servicio, como todo se justifica de los testimonios que acompañan, y en atención a haverse despojada nuevamente de los citados fueros a la suplicante por resolución tomada, a consulta del Consejo de Hacienda, por V. M. que han obedecido ciegamente, y haver llegado a entender se intenta establecer dicha matrícula, recurre la suplicante a la Piedad de V. M. para que se digne ejercitarla mandando por la notoriedad del Amor y lealtad con que en todos tiempos han servido dhos mareantes a la Corona que se suspenda la citada Matrícula, enviando, como lo han hecho durante el goze de fueros, y el tiempo que han estado sin el absoluto uso de ellos, relación anual del Número de Individuos que componen dho Cabildo para que siempre que se ofrezca se le reparta el necesario y correspondiente para el Real Servicio, por ser el único medio de que florezca y no se extinga aquel cuerpo, que tanto se ha señalado en él, como consta por el citado expediente A V. M. de cuia Real Clemencia espera la suplicante esta gracia, y en que dicho Cabildo recibirá merced¹⁰⁵.

Desgraciadamente la desaparición del viejo archivo de la Cofradía de San Andrés, a todas luces una pérdida irreparable para la historia castreña, dificulta tremendamente el seguimiento de toda esta problemática. Pero indudablemente el Gremio de pescadores se vio inserto en los años centrales del siglo XVIII en el terrible asunto de las levas y matrícula de mar. El día 3 de junio de 1761 pedían ayuda económica al Ayuntamiento, después de haberse reunido 88 maestros, para poder

¹⁰⁵ A.M.C.U., Correspondencia, 1783-3.

hacer frente a los numerosos gastos que ocasionaban los envíos de marineros a la Armada real¹⁰⁶. Otra vez, el 29 de julio del mismo año el Concejo leía una nueva misiva de la Cofradía pidiendo auxilio por los muchos y continuados gastos en las levas: “(...) dicho Cavildo había contrahido notorios gastos con manifiestos empeños por el socorro de sobre pagos en conducción de jentes y otros indispensables (...), verse la comunidad de dho Cavildo cargada de censos y obligada a echar sobre sí otro nuevo”¹⁰⁷. Ayuda para hacer frente a los gastos, deudas y para poder pleitear a fin de defenderse de las depredaciones de la Armada del Rey, que el Concejo no quiso, o seguramente no pudo, conceder.

Este tipo de contrariedades no fue exclusivo de Castro. Otras cofradía cercanas, caso de Portugalete¹⁰⁸ o Bermeo¹⁰⁹, conocieron algo similar: “Las constantes y sucesivas peticiones de marineros, artilleros y grumetes que formulaban los ministros de la Armada, convirtieron el gasto de las levas en un componente estructural de las cuentas de la cofradía, suponiendo una carga que, en la segunda mitad de la centuria, se mantuvo indefectiblemente por encima del 18% del total de los desembolsos gremiales, ascendiendo en algunos años a porcentajes tan desmesurados como el 82,4%”¹¹⁰. Esto ocurría en la mejor defendida Vizcaya, imaginemos lo que tuvo que suponer para la Cofradía castreña.

Los pescadores de Castro parecía que habían ganado la batalla del pago de las alcabalas. Sin embargo, las levas y matrícula de mar apretaban tanto que casi ahogaban: marchaban hombres, gentes hábiles para pescar, y las cuentas del Cabildo, al contar con más gastos, se llenaban de números rojos. Todas estas encadenadas dificultades muy pronto dieron lugar, visiblemente ya desde los años 60, a un enorme malestar entre la población marinera. Apuntaba el Concejo reunido en el mes de febrero de 1764: “Por quanto todavía no consta que el Cavildo de mareantes haia entregado a el Subdelegado de marina la nota del número de marineros de que se compone este gremio, en arreglo a lo que se manda por R. Decreto de catorce de henero de este año para poder gozar de la exempción de derechos que adeudan todo jénero de pesquería...”¹¹¹.

La ocultación, la no contestación a los requerimientos oficiales, era la “defensa pasiva” con que la Cofradía respondía a los pedidos de la Armada. El Concejo, cada vez más aristocratizado en manos de la pequeña nobleza local, haciendo de nexo de unión entre autoridades reales y Cofradía, no hacía más que recibir quejas sobre las levas de marinería. A comienzos de los años 70 la temperatura del conflicto subió unos cuantos grados. La Cofradía recibía más ordenes gubernativas; a las que contestaban, como ocurrió en 1771, que no podían reunirse en sesión gremial “*porque la mayor parte asisten a la marinería*”. El conflicto y malestar entre los pescadores acabó en violencia, tal como aconteció en el motín general que se produjo en un concejo abierto de todo el vecindario el 28 de septiembre de 1771¹¹².

¹⁰⁶ A.M.C.U., Decretos (1761), 40-7, Decreto del día 3 de junio, trata de arreglar diferencias con el Cabildo de mareantes.

¹⁰⁷ Ibidem, Decreto del día 29 de julio. En razón de Pretensiones del Cabildo de mareantes.

¹⁰⁸ Hernández Gallejones (91) y Erkoreka (93).

¹⁰⁹ Gracia Cárcamo (83).

¹¹⁰ Erkoreka (93).

¹¹¹ A.M.C.U., Decretos (1764), 34-6, Ayunt., 4 de febrero de 1764.

¹¹² Ibidem.

La paz no se impuso. Los tiempos de pleitos con la Cofradía volvieron otra vez en 1785¹¹³ y 1787. De este último año se conserva, uno de los pocos, por no decir el único, el ejemplar del litigio en la Cofradía. De su farragosa lectura se desprende que el Gremio pretendía seguir manteniendo jurisdicción y jurisprudencia criminal, a pesar de la existencia de graves peleas y violencia entre sus asociados. Pero una lectura entre líneas del pleito deja traslucir enseguida otra realidad: una enorme irritación entre los pescadores, aunque la disculpa en el litigio fuesen los abusos cometidos en las elecciones y gobierno de la Cofradía, sencillamente por estar viviendo muchas dificultades a causa de las levas de marinería. Uno de los testigos afirmaba: “(...) *que somos tan ingenuos y sólo entendemos de nuestro arte de pescar y irritados de iguales claridades en tiempos tan calamitosos por falta de pescas...*”

En definitiva, hasta las últimas décadas del siglo XVIII, en que nuestras estadísticas parecen dibujar un pequeño respiro y hasta quizá los inicios de una recuperación, dificultades generales en el sector pesquero. Crisis que no fue, sin embargo, exclusiva de los pescadores, puesto que el comercio naval y movimiento de buques mercantes también conoció un marasmo general¹¹⁴, y la Hacienda municipal asimismo en auténtica bancarrota.



9. LAS COSAS EMPIEZAN A CAMBIAR: 1800 – 1850

En líneas generales, durante los primeros 50 años del siglo XIX los datos cuantitativos manejados por nosotros evidencian síntomas serios de revitalización del comercio de base naval¹¹⁵ y de crecimiento de la actividad pesquera; eso sí, partiendo desde posiciones sumamente bajas. Son años en que los arrieros de nuevo vuelven a Castro en busca de pescado fresco y escabeches. Nos faltan en muchas ocasiones documentos que enlacen directamente con lo que las cifras dejan entrever; pero es más que posible que la revitalización pesquera de la que estamos hablando esté directamente relacionada con algunos de los hechos siguientes.

¹¹³ A.M.C.U., Decretos (1782-1786), 18-1.

¹¹⁴ Ojeda San Miguel, ob. cit.

¹¹⁵ Ibidem.

Por una parte, hay que hacer notar que la red caminera que unía a la jurisdicción castreña con otras zonas, especialmente con el interior, empezó a mejorar. Mejoría que no hay que entender como drástica y revolucionaria, pero sí lo suficientemente significativa como para posibilitar las llegadas de trajineros y arrieros en términos más dinámicos. Es también casi seguro que conflictos sociales y bélicos tan importantes como el Carlista, espacialmente enconados en el País Vasco, desviarían parte del tráfico comercial pesquero hacia nuestra Villa. Y, finalmente, no cabe duda que la descomposición del viejo sistema del Feudalismo Desarrollado o de Antiguo Régimen, y el paulatino afloramiento del nuevo Burgués en términos prácticos significara un menor control de la actividad pesquera, es decir, unas mayores cotas de libertad y menos capacidad gubernamental para cobrar impuestos. Algo que, sin duda, aprovecharían los pescadores y otros individuos directamente relacionados con su actividad.

Sin embargo, sería un error idealizar la situación, y llegar a pensar que estamos hablando de una época dorada para el mundo pesquero. Nada más lejos de la realidad: la pesca en Castro siguió moviéndose en términos muy tradicionales, sin novedades técnicas de consideración, y todavía con altibajos muy ostensibles.





BARCOS DE PESCA

1. NOMENCLATURA CASTREÑA

La lectura de la documentación manejada en este trabajo, fundamentalmente de carácter municipal y notarial, la verdad es que no es muy rica a la hora de ofrecer referencias sobre nombres, y menos aún sobre las características técnicas de las embarcaciones que los castreños utilizaron en las faenas pesqueras. Por resumir un poco la cuestión, que luego trataremos de desarrollar todo lo posible, entre los años 1494 y 1690 los viejos papeles del Archivo castreño hablan de **naos**, **zabras**, sobre todo al hacer referencia a la pesca de cierta altura, y de **pinazas**, **pinazuleas**, **bateles** y **chalupas** en lo que podemos considerar como faenas de bajura. El léxico naval se reduce drásticamente durante el siglo XVIII, pues ya solamente se nombran a **pinazas** y **chalupas**, a la vez que comienzan a surgir nuevos nombres. La llegada del siglo XIX supondrá la aparición de un cambio radical en las denominaciones: ya sólo se citan a las **lanchas mayores** y a las **lanchas menores**. Y, por último, a partir aproximadamente de 1860 surge otra nueva embarcación y designación: las **traineras**.

2. APROXIMACIÓN A LA TIPOLOGÍA NAVAL-PESQUERA: SIGLOS XVI - XVIII

Hasta no hace más allá de 10 o a lo sumo 20 años el panorama sobre el conocimiento de las embarcaciones tradicionales de pesca en el litoral cantábrico era ciertamente desesperanzador. Algunos pequeños trabajos, más que nada de corte etnográfico, hacían una breve introducción en la cuestión basándose en informes generales oficiales. Quizá uno de los más manoseados sea el famoso informe del Corregidor de Tolosa del año 1599, en el que solamente se habla de la utilización de

chalupas y pinazas. Las primeras, embarcaciones que llevaban entre 4 y 5 tripulantes, y las segundas entre 10 y 14.

En la actualidad el horizonte de nuestros conocimientos sobre tan importante tema no ha cambiado drásticamente; pero sí que ha mejorado ostensiblemente. Investigadores tan seriamente pertrechados en el oficio de historiadores, como Casado Soto, Arbex, y últimamente Alberdi y Barkham, han empezado a arrojar algunas luces sobre este mundo de las pequeñas embarcaciones dedicadas a la pesca, utilizando fuentes iconográficas y los prolijos y siempre difíciles archivos de protocolos notariales. Sin embargo, como bien dice Barkham al referirse al País Vasco, “A pesar de la obvia importancia que tuvieron las pequeñas embarcaciones de pesca de bajura, de caza de ballenas, de transporte costeros, etc., en la economía de la costa (...) apenas nada se ha publicado sobre ellas”¹.

Si ya es extremadamente difícil estudiar las características y evolución de las embarcaciones de cierto porte, no hay que hacer un ejercicio de demasiada imaginación para pensar lo que tiene que ser analizar aquellas otras pequeñas naves. El lastre con el que hay que contar de salida es casi insuperable. Constituyen un tipo de barcos que apenas merecían la atención de las esferas oficiales, y que por ello han dejado muy pocas huellas en los documentos. Los escribanos que a ellas se han referido en sus escritos, resultan ser la más de las ocasiones personas en absoluto versadas en materia naval; por lo que casi no dan referencias técnicas de las mismas, e incluso no resulta raro que yerren en su nomenclatura.

Todas estas circunstancias hacen que el estudio de que hablamos resulte tremendamente embarazoso. Por añadidura, las representaciones iconográficas que han quedado, a través de grabados y pinturas, son también escasísimas, complicando todavía más la cuestión. La despreocupación de los artistas a la hora de representar las pequeñas embarcaciones ha sido durante siglos una dramática constante. Y, además, cuando alguna vez lo hacen, nos queda la temible duda de si reproducen la realidad o lo realizan de forma idealizada o, también, si solamente manejan modelos estandarizados plasmando un mundo diferente más acorde con sus cánones estéticos.

A pesar de todo, seguiremos intentado penetrar poco a poco en el tema. Sin duda, siguiendo a Juan Carlos Arbex, lo primero que hay que hacer es contestar a una pregunta elemental, pero decisiva: ¿Qué es un buque pesquero? Pues “Una embarcación pesquera es ante todo, una herramienta de trabajo que debe adaptarse en todo momento al caladero donde se faena y a la especie que se persigue. La evolución es así, lenta pero constante. Se trata de un laboratorio flotante en permanente desarrollo y serán los propios patrones y pescadores los que harán esta o aquella corrección en el diseño del buque o de las artes de pesca. Cuando un patrón hace un feliz descubrimiento, lo experimentará durante un par de temporadas y sólo así si es rentable e interesante será adaptado por el resto de sus compañeros. La evolución no es fácil, porque el pescador, ya hemos insistido en ello, está fuertemente apegado a las tradiciones y además se mueve en estrecheces económicas que les impide lanzarse a aventuras innovadoras”².

Otra pequeña advertencia, o mejor diríamos una reflexión de salida: los barcos, sea cual sea su tamaño y finalidad, no se construían de forma estandarizada. Eran encargos directos a los carpinteros

¹Barkham (98), p. 201.

²Arbex (83).

de ribera, en los que siempre era determinante la idea que en su cabeza tenían los armadores. Resultaba también decisivo a la hora de la construcción las características del puerto, la zona de amarre y fondeo que habitualmente iba a ocupar el navío, y las faenas y caladeros en que iba a trabajar y navegar. Así, aunque los documentos hablen, por ejemplo, de pinazas, no eran barcos exactamente iguales en Castro Urdiales que en Laredo. Siempre había pequeñas particularidades entre los puertos; y en cada uno de ellos diminutas diferencias en función del “gusto” de cada armador o patrón.

Si añadimos a todo lo dicho que, aunque no de forma acelerada, los barcos iban cambiando con el paso de los años, la cosa todavía se complica mucho más. Así, sin lugar a dudas, una chalupa del año 1500 no es una chalupa de 1750, por poner un ejemplo. Los nombres cambiaron poco con el paso del tiempo, pero seguro que su significado práctico sí.

De todas maneras, partiendo siempre de que los barcos más pequeños, y dentro de ellos los pesqueros, evolucionaron técnicamente mucho más despacio que los grandes, con el actual nivel de conocimientos, algunos rasgos comunes y principios de racionalidad se pueden introducir en el tema.

Especialistas reconocidos, como Arbex o Alberdi, han reafirmado en múltiples ocasiones que la historia náutica de la costa cantábrica comienza a raíz de la instalación de gentes de origen normando en la actual costa francesa de Bayona. Desde allí, a partir de los siglos XI y XII irradiarán toda su técnica de construcción naval nórdica a la costa peninsular del Cantábrico, abriendo un senda de penetración técnica, de dirección este - oeste, que ha perdurado hasta hace pocos años. Los orígenes de la construcción naval de nuestro litoral estaban en aquella costa vascofrancesa. Desde allí seguirán llegando los mayores avances constructivos y los nuevos tipos de barcos. Basta poner sobre la mesa, para corroborar lo que acabamos de formular, que las primeras lanchas vaporas con popas de “cola de pato” arribaron, ya en época industrial, desde el puerto de San Juan de Luz. Y, como afirma Juan Carlos Arbex, del norte, a través de la costa bayonesa, no solamente llegarán a la costa cantábrica los tipos de embarcaciones, también lo harán los instrumentos y sistemas de pesca: arpones balleneros, aparejos, artes..., y, ya en el siglo XX ,hasta la pesca con cebo vivo (aunque fueran los bermeanos los que acabarán por perfeccionar el sistema)³.

Es cierto, pues, que la gran ventana que se abría por la costa guipuzcoana siempre estuvo lanzando bocanadas de aires técnicos nuevos desde tiempos medievales; pero la pobreza y ausencia de estímulos en el hombre pescador durante muchos siglos dieron lugar a una evolución naval muy lenta. Pequeñas innovaciones ideadas por la práctica diaria y algunos cambios traídos por los marinos al regresar del servicio en la Armada. Si embargo, la fuerza de la tradición siempre fue determinante. Y es que los pescadores faenaban para subsistir, no para vender más y enriquecerse. No había estímulos suficientes en un mundo feudal como para realizar transformaciones radicales en los barcos. Más cuando estas naves, tras años y años de experiencia práctica, demostraban que servían para sacar de la mar los recursos mínimos con que vivir, ¿por qué cambiar las cosas? No hay que perder de vista, además, que los pescadores solían ser en muchas ocasiones pequeños agricultores, que simplemente buscaban en la mar el complemento a un campo pobre de recursos.

2. 1. CHALUPAS

³Ibidem.

Barkham, uno de los pocos investigadores que han profundizado en la cuestión utilizando la copiosa documentación proveniente de los protocolos notariales, ha puesto de relieve que en la primera mitad del siglo XVI en la costa vasca por debajo de los 25 toneles había centenares de barcos dedicados a la pesca de bajura, caza de ballenas y transporte de cabotaje a pequeña escala. La mayoría eran denominados por los documentos con los sobrenombres de **galiones**, **chalupas** y **pinazas**. Además, estos mismos viejos papeles en repetidas ocasiones hacen alusión a los numerosísimos y pequeños **bateles**, utilizados generalmente como botes auxiliares y para otros sencillos quehaceres. Excepto la expresión “galión” o galeón, son todas ellas las mismas denominaciones que nosotros hemos hallado en la documentación castreña.

El término galeón, que no hay que confundir con el “galeón” referido a algunos barcos ya muy grandes que se empiezan a imponer aproximadamente desde 1550, parece hacer referencia a un tiempo de embarcación pequeña, sin cubierta, y propulsada a velas y remos. El galeón, del que no hay referencias para la zona de Castro Urdiales, debía estar tripulado por cinco marineros, pero que cuando cazaba ballenas podía albergar hasta ocho personas⁴.

Las chalupas debieron parecerse mucho a los galiones, pues sabemos que eran navíos también sin cubierta, movidos a remos y vela y usados para la pesca de bajura, especialmente en la sardina. Parece ser que también era un barco de no mucho costo de fabricación: según estimaciones de Barkham, entre 6 y 10 ducados de mitad del siglo XVI.

Aunque no abundan los datos y por ello la seguridad en las afirmaciones, parece existir cierta diferencia cronológica en los términos: la palabra “galión” haría referencia a una embarcación tardomedieval y más antigua, y la de “chalupa” pudiera querer descubrir a un navío relativamente nuevo⁵. Sin embargo, los documentos vienen a decir que ambos barcos servían prácticamente para lo mismo. ¿Había alguna diferencia entre ambos? Según Barkham, parece haber existido alguna característica de diseño y construcción nueva, aunque las diferencias debieron ser mínimas, presentando unas proporciones y formas muy parecidas. Quizá la chalupa fuese algo más pequeña, y con un sistema de forro del casco más evolucionado. Probablemente los galeones seguían construyéndose con tablas juntadas al “tingladillo”, heredando la vieja tradición atlántica de la superposición y solapación de las tablas. Las chalupas, por el contrario, y es muy posible que esta fuera la gran novedad, estarían forradas ya “a tope” total o parcialmente (por lo menos en las primeras hiladas al salir de la quilla). Por citar una referencia, los carpinteros de Zumaya construían hacia 1570 las chalupas con 15 codos, lo que significa que tendrían unos 8.5 metros de eslora y 2 de manga⁶.

El término chalupa, y con ello la referencia a un tipo concreto de embarcación pesquera, se va a imponer por toda la costa cantábrica con total rotundidad desde mediados del siglo XVI. Y hará referencia a uno de los navíos de pequeño porte más utilizados por los pescadores. Parece que, como ya veremos, en algún momento del siglo XVIII, ellas o sus herederas pasaron a llamarse “lanchas menores”.

⁴ Barkham (98).

⁵ Ibidem.

⁶ Ibidem.

Una chalupa de nuestra zona, que a través de contrato protocolizado se alquiló en Laredo en el año 1640 tenía “*dos velas, para la pesquería de la sardina, doce remos, una estacha y arpeo de fierro...*”⁷. También sabemos que otra chalupa que se movía por las aguas de Oriñón iba “*con dos velas, mayor y trinquete, dos mástiles, mayor y de trinquete, con sus ustagus, quatro remos, una estacha con cuarenta y nueve braças*”⁸. De estas características, o muy parecidas, debieron ser las chalupas de los castreños.



2. 2. LA CHALUPA BALLENERA

La mayoría de los expedientes, tanto se refieran a la caza de la ballena en la costa cantábrica como en las aguas de Terranova, hablan de chalupas. Casi siempre se ha tendido a pensar que eran embarcaciones similares a las chalupas normales de la pesca de bajura del litoral. Sin embargo, como muy bien ha puesto de manifiesto M. Laburu, y como hemos podido ver en el caso de Castro con las específicas condiciones del arrendamiento del derecho a cazar ballenas en su puerto, estas embarcaciones balleneras debían tener algunas características técnicas algo diferentes⁹.

Dice Laburu: “Personalmente, no me satisface la opinión generalizada de que nuestros abuelos empleaban indistintamente sus naves menores en diversos menesteres (...). Yo más bien creo, puesto que para entonces la construcción naval vasca estaba muy desarrollada, que para cada actividad específica tenían una embarcación, principalmente en la industria ballenera (...). Para irnos mentalizando en las características que debía poseer uno de esos botes, vamos a tener en cuenta que en uno de ellos unos pocos hombres tenían que perseguir remando y cazar a brazo, mediante arpones y lanzas sangraderas, a un animal gigantesco, y que esta caza se realizaba en las traidoras aguas costeras de nuestro Cantábrico invernal. Con el bote tenían que aproximarse a la ballena silenciosamente y con rapidez. Una ballena admite la proximidad de cualquier cosa, lo que no

⁷ Rodríguez Fernández (86/87), p. 89.

⁸ Ibidem.

⁹ Laburu (83).

soporta, haciéndole alejarse, son los ruidos extraños, como es el ruido de fricción de los remos en los toletes y el estrobo. Para evitar estos ruidos cubrían con pieles o cueros húmedos la parte de los remos que se apoya en la borda y el tolete; del mismo modo las palas tenían que ser muy finas, bien estilizadas, para evitar los ruidos de penetración en el agua y salpicaduras al salir. Tenían que ser remos distintos, mejor preparados que los remos que se usaban corrientemente. Una vez herida la pieza del primer arponazo, tenían que quedarse a la expectativa, prestos a bogar, a ciar, o a girar en redondo de manera casi instantánea, según fuese la huida, la acometida o cualquier cambio repentino e imprevisible de movimiento del cetáceo, animal de un peso y unas fuerzas descomunales que se dolía de la herida, que sangraba y que se hallaba exhausto y furioso. Luego yendo bien las cosas para ellos, volverla a perseguir, aproximarse y nuevo arponazo con boya de arrastre (...). Después, a lo mejor horas después de persecuciones y arponazos, en solitario o en compañía de otras embarcaciones incluso menores (...) tenían que rematar la pieza a lanzazos para dar fin a una operación tan larga como peligrosa. Luego ya venían el remolcarla hasta la playa para trocearla y extraer el saín¹⁰.

Así pues, creemos con Laburu, y sobre todo porque en Castro Urdiales hemos visto muchas escrituras en las que minuciosamente se expresaba que las capitanes de ballenas debían traer al puerto unas embarcaciones minuciosamente preparadas y pertrechadas, que las chalupas dedicadas al balleneo debían ser algo diferentes a las normales. Probablemente eran pequeños barcos, más ligeros que las chalupas comunes, pero a la vez robustamente construidas, capaces de aguantar el oleaje y de hacer viradas bruscas y cambios de dirección rotundos. También, seguramente debieron ser algo más grandes, pues en su interior, además de a los tripulantes, había que albergar arpones, boyas, hachas..., y tener suficiente espacio para que el prole-arponero pudiera moverse con libertad.



2. 3. PINAZAS

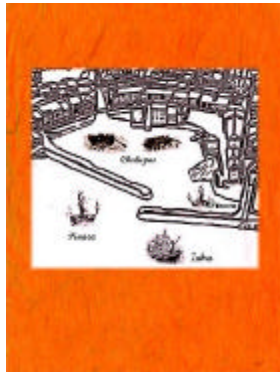
Aunque no se han encontrado muchos datos al respecto, parece que a principios del siglo XVI debió existir una embarcación, lo que Barkham llama **pinaza menor**, y los documentos municipales de Castro Urdiales **pinacueta**, de tamaño bastante reducido, quizá algo mayor que las chalupas, pero

¹⁰ Ibidem, pp. 325 y 326.

que no estuvo en uso durante muchos años. Sin embargo, en el mismo siglo XVI se utilizaba otro término parecido, el de **pinaza**, para hacer referencia a otro barco mucho más grande y de los más abundantes en Castro y resto del litoral cantábrico. De los minuciosos trabajos de Barkham nuevamente se desprende que eran navíos que podían llegar a alcanzar los 12 metros de eslora, su porte no sobrepasaba los 25 toneles y en general sus dimensiones máximas aproximadas eran las siguientes: unos 17 codos de quilla (9,7 metros), 21 de eslora (12 m.), 5,75 de maga por dentro (casi 4 m.) y 2,5 codos de puntal hasta el carel. Es posible que la popa tuviese forma redondeada y timón fijado con herrajes. Al parecer, en muchos casos, y sobre todo en el siglo XVI, el forro del casco resultaba ser una mezcla de tablas de roble o castaño juntadas “a tope” y “a tingladillo”. Normalmente las pinzas llevaban dos mástiles: el mayor y el de trinquete¹¹. Pero se movían también a remos; por ejemplo, una pinaza de la primera mitad del siglo XVII en Laredo solía tener el siguiente inventario: dos mástiles, una vela mayor con su boneta y 24 remos¹².

Las pinazas eran empleadas por los castreños y otros hombres del Cantábrico para las faenas de pesca costera, pero en aguas algo alejadas y mar adentro (las faenas puramente costeras se realizaban con las chalupas). Iban a la pesquería del bonito en verano, a la merluza, y, sobre todo, a besugos. Pero, como otros muchos barcos, servían para otros fines: comercio a pequeña escala de cabotaje, arrastre de grandes barcos al cruzar las barras de las rías o para practicar la actividad corsaria a veces.

Junto con los minúsculos **bateles**, que venían a ser los botes de la época, chalupas y pinazas fueron las embarcaciones más usadas por los castreños hasta el siglo XVIII. Cuando el tiempo lo permitía usaban velas, y cuando tenían que hacer virajes rápidos pescando o maniobras complicadas para entrar o salir del puerto utilizaban los remos. Tal como ya hemos adelantado, a pesar de que la terminología se mantenga en el mundo de las embarcaciones de pesca prácticamente inalterable entre aproximadamente 1500 y 1790, y los documentos sigan hablando básicamente de chalupas y pinzas, parece demostrado por bastantes investigaciones que en todo el Cantábrico se dio una clara tendencia a la disminución en tamaño de las mismas, muy en consonancia con la trayectoria social y dificultades económicas crecientes de los pescadores y cofradías al paso de los años.



¹¹ Abraham, ob. cit.

¹² Rodríguez Fernández, ob. cit., pp. 88 y 89.

2. 4. BARCOS Y NAVEGACIÓN EN LAS ORDENANZAS DE LA COFRADÍA DE SAN ANDRÉS

Por ahora, no cabe duda, una de las fuentes que más información ofrecen sobre los antiguos barcos de pesca de Castro Urdiales son las ordenanzas de su Cofradía, confirmadas y reformadas en el año 1548. A parte de usar en varias ocasiones la denominación genérica de navíos o barcos, el capitulado de las mismas solamente habla de bateles, chalupas y pinazas. Pero sobre todo el ordenamiento gremial pone especial cuidado en el tema referido a la pesquería del besugo y a las pinazas, su soporte principal. Así, fundamentalmente es la ordenanza nº. 19 la que más información técnica ofrece:

*“Otro si ordenaron: que atento que los dichos maestros, pescadores y navegantes de la dicha pesquería de los besugos, **suelen ir nueve o diez leguas de distancia de la dicha villa a la mar dentro**, y han de tomar otras tantas en el dicho día y según la larga distancia y los muchos y muy recios tiempos, tempestades e infortunios que les suelen tomar yendo y viniendo de él para salvarse o correr a otras partes o lugares de esta costa, y pretendiendo volver a esta villa, **tienen necesidad de muy buenos barcos y navíos** para el dicho efecto; que ningún maestre, pescador, ni navegante del dicho Cabildo, ni otra persona alguna **que pretendiere navegar pinaza a la dicha pesquería de los dichos besugos, no la pueda navegar, ni naveguen, sin que la dicha pinaza o navío tenga de largo veinte y dos codos medidos por la parte de dentro**, y no por la de fuera, sin ninguna otra postura y que el dicho procurador General y mayordomo del dicho Cabildo midan las dichas pinazas que se hubieren de navegar a la dicha pesquería, y hallándolas suficientes y de la dicha medida las declaren por tales; a la que no hallaren, juntamente con el dicho Alcalde de la Mar determinasen lo que debe de hacer, y ninguno de los dichos pescadores, maestros y navegantes no puedan navegar, ni naveguen, por otra persona alguna con menos pinaza ni navío de los veinte y dos codos, so pena de diez mil mrs. Para gastos y necesidades del Cabildo”¹³.*

Esta típica y estricta reglamentación feudal y gremial no sólo establecía las medidas de las pinazas besugueras, también estipulaba la forma en que debía de hacerse la navegación. Ante lo peligrosa que solía estar la mar en la costera del besugo, estaba prohibido que los barcos hicieran noche fuera del puerto de Castro. Solamente al entrar en Cuaresma, si la mar se volvía más bonancible y los atalayeros daban el visto bueno, podían permanecer de noche lejos de Castro¹⁴.

¹³ Echavarría (1892).

¹⁴ Ibidem, ordenanza nº. 28.

Muy curiosa, espectacular y hasta bella era la forma en que los pescadores de San Andrés debían salir cada mañana con sus barcos a faenar. En invierno se podía bajar a los barcos bien de madrugada¹⁵, pero nadie estaba autorizado sobrepasar el Canto de Santa Ana hasta que no diesen las 5 o 6 de la mañana. Después, todas las pinazas y chalupas debían permanecer juntas, sin adelantarse a las pinazas “capitanas” en que iban los atalayeros con “*linternas y candelas*”, hasta que amaneciera completamente para de evitar desgracias y accidentes¹⁶. Comitiva tan típica en la vieja tradición pesquera de Castro que debió mantenerse hasta bien entrado el siglo XIX. Tanto es así que Ocharan, en su famosa novela entre los castreños “Marichu”, dedica unos sabrosos párrafos a su descripción:

“Comenzaba diciembre; eran las cinco y media de una mañana fría (...) corría el viento norte. (...), comenzaron a aflorar a la Dársena, por todas las bocacalles que en ella desembocaban, multitud de pescadores de todas edades, provistos de suestes, cofas, remos, estorbos, tangartes y otros utensilios necesarios para su peligroso oficio.

Alumbraban a los marineros los pinches de sus lanchas, provistos de hachos, quienes los avivaban, describiendo con aquellas pajizas teas círculos de toda la extensión de sus brazos, iluminando así pintorescamente los grupos de gente y toda la Dársena.

¹⁵ No sabemos si antes, pero desde el siglo XVIII importante fue en Castro la presencia de los “llamadores - tamborileros”: músico, pagado por la Cofradía y Ayuntamiento, que con un silbo y tamboril avisaba de madrugada a los pescadores para ir a sus embarcaciones. Costumbre fue también que los *chichos* de cada lancha avisaran, casa por casa, a cada marinero para bajar al puerto obedeciendo las consignas de los patronos. Por ejemplo, en el año 1756 el tamborilero era Manuel Altolaguirre (A.M.C.U., 1122-7) y en 1841 Simón Vélez (A.M.C.U., 1314-L.1). En una interesante escritura notarial de principios del siglo XIX podemos ver perfectamente las obligaciones del tamborilero y la forma que tenían los castreños de sufragar su mantenimiento: “En la Casa Consistorial de la villa de Castro Urdiales, a once de enero de mil ochocientos y uno, ante mí el infraescrito escribano comparecieron de la una parte los señores que componen su Justicia y Ayuntamiento nominados especialmente dn. Eusebio Zacañas de Talledo Alcalde mayor Xusticia Real ordinaria, dn. Felipe de Yturralde, dn. Francisco Melchor de Marina, dn. Domingo de Pando y dn. Melchor de Villasante, Regidores Capitulares, dn. Francisco del Sel y dn. Juan Quintana Diputados del común, dn. Nicolás Antonio del Collado Síndico Procurador General y dn. Tomás Pérez del Camino Procurador General del Noble Cavildo de San Andrés de los Mareantes y navegantes de este Puerto; y de la otra Joaquín Vélez, residente en dicha villa y orijinario de la de Balmaseda del Señorío de Vizcaya, de oficio músico tamborilero, y dijeron: Que con el motivo de hallarse de guarnición en la ciudad y puerto de Santander José Antonio de Altolaguirre, soldado del Regimiento Provincial de Laredo, que obtenía la plaza de tal músico en esta insinuada Villa, quedó vacante, y por lo mismo dichos señores están convenidos con el citado Joaquín Vélez, en que la sirva por el término de tres años que empezarán a correr y contarse el día primero del corriente mes y año y concluirán en otro higual de el mil ochocientos y quatro, otorgándose los nominados señores (...) a pagarle de sus propios y arbitrios tres reales por cada un día de los que comprenden dichos tres años en tres tercios higuales, el primero a principios de año, el segundo en fines de Abril y el tercero en fines de Agosto, sin atraso ni dilación alguna, **además de los cual contribuirán también los Yndividuos de la Marinería de este Puerto en la costera del Vesugo con los que se acostumbra, que es uno de cada chalupa o lancha asistiendo al toque de llamada entrada y salida de dichas lanchas, entendiéndose esta contribución o estipendio, quando se experimenta traer pesca las lanchas**, permitiéndole así mismo la salida según costumbre a las dos Romerías de los lugares de Mioño y Santullán, y que pueda cobrar y cobre los regular de las danzas y demás el día de San Pelaio en el festejo que se hace en Brazomar, y por lo respectivo a los días de fiesta deberá concurrir a la plaza todos y cada uno de ellos desde que se concluyan las vísperas y Rosario hasta el toque de oración, no pidiendo cosa alguna a los vezinos y naturales de esta Villa en las danzas y demás, y sí podrá hacerlo a los forasteros transeuntes, saliendo por las calles tocando todos los días de fiesta a excepción de la Quaresma: En tiempo de Verano las seis de la mañana, y en el de Ynvierno a las ocho, y por la tarde de los mismos días festivos sobre comida deberá tocar la Alborada a todos y cada uno de los Señores Justicia y Rejimiento, no pudiéndose ausentar en alguno de dichos días festivos sin expresa Lizencia del Cavallero Síndico Procurador General so pena de ser castigado...”, A.H.P.C., Prot., Romualdo Antonio Martínez, leg. 1822, fols. 9 y 10.

¹⁶ Echavarría, ob. cit., ordenanza, n^os. 29 y 30.

(...) Ya doblan el Canto de Santa Ana cuando, a la voz del patrón “¡Remos arriba!”, cada uno de los tripulantes levantó el suyo. Descubriéronse los de abordó y rezaron devotamente una salve (...). Jamás aquellos tan rudos cuanto nobles marineros de Flavióbriga se hacían a la mar sin encomendarse a la Santa patrona de la villa ...”¹⁷

No era una cuestión de simple tradición y de espíritu religioso profundo. Es que ir a pescar ha sido, y más entonces, sumamente peligroso. Los preceptos gremiales cuando reglamentaban la salida y regreso conjunto de todas las embarcaciones buscaban las mayores cotas de seguridad posibles, a sabiendas de la endeblez de los barcos y de la precariedad del entramado portuario. Además, saliendo y regresando todos juntos, el Gremio podía controlar mucho mejor la venta de las capturas. Cuando no se podía salir, por algún temporal, “la bandera del Gremio, izada en su asta por orden del alcalde de mar, flameaba incesante sobre el muelle sur, anunciando a los marineros la prohibición de salir a pescar”¹⁸.

3. OTROS BARCOS ENTRE 1500 Y 1640

A lo largo del siglo XVI, y en claro proceso de extinción durante la primera mitad del XVII, en Castro también existió una flota de altura dedicada, según la coyuntura y perspectivas de negocio de cada momento, a diversas actividades: transporte de mercancías, corso y pesca¹⁹. Estamos hablando de algunas **naos** y **galeones**, nunca más de media docena pues literalmente no cabían, ni podían fondear con seguridad, en el puerto, que participaron en operaciones de pesca de altura. Es decir, como ya hemos visto, embarcaciones que se utilizaron en las campañas bacaladeras y balleneras y en mares tan lejanos como los de Terranova.

Pero, además, Castro contó con otra importante flota de barcos de mediano porte, su gran especialidad durante muchos años, constituida fundamentalmente por **zabras**. Buques que, por supuesto, se utilizaron como unidades mercantes y de corso, pero también en la pesca. Su número no sobrepasó nunca las cifras de las 30 o 35 unidades. Fueron embarcaciones que sobre todo se usaron en la pesca de altura de Irlanda, pero a veces asimismo en faenas más costeras. En un reciente libro sobre la pesca en Terranova²⁰, citando un escrito de Cristóbal de Barros del año 1574, se dice: “*Las zabras de Castro no tienen cubierta andan a besugos hasta todo enero, dende Catalina, y después crecen muchas y van a diferentes navegaciones*”²¹.

Eran, además de los buques que mejor se adaptaban a las características de espacio y calado de la Concha de Castro, naves a medio camino entre las grandes unidades de altura y el mundo de los barcos estrictamente de pesca costera (chalupas y pinazas). Sabemos con total seguridad que participaban en algunas acciones de pesca de altura y también en las costeras del besugo.

¹⁷ Ocharan (18), pp. 54, 55 y 58.

¹⁸ *Ibidem*, p. 346.

¹⁹ Ojeda San Miguel, ob. cit.

²⁰ Benavides, Jiménez de Aberasturi y pardo (2000).

²¹ *Ibidem*, p. 18.

Por lo que conocemos, y de nuevo no es mucho, las zabras debieron parecerse en aspecto exterior a las pinazas. En opinión de Barkham, cuando una pinaza sobrepasaba los 18 codos de quilla y los 23 de eslora pasaba a denominarse zabra o patache²². En Castro Urdiales está claro que las zabras se construían sin cubierta, o apenas con ella, y, al igual que las pinazas, se movían usando velas y remos.

Todos estos barcos de gran y mediano porte, de utilización ambivalente, desaparecieron para siempre de Castro desde mediados del siglo XVII. Momento a partir del cual las únicas unidades propias que podían verse en el puerto de Castro eran las puramente pesqueras: pinzas, chalupas, chalupas balleneras y bateles.



4. LA ERA DE LAS LANCHAS

Aunque nos movemos siempre en un terreno muy resbaladizo y poco seguro, da la impresión de que a lo largo de los últimos años del siglo XVII y del siguiente XVIII las embarcaciones de Castro Urdiales evolucionaron muy poco técnicamente. Las pinzas tendieron a disminuir de tamaño, pero, lo mismo que probablemente las chalupas, mejorando en el sistema de forro de los cascos ya que dejó definitivamente de usarse el procedimiento del tingladillo.

A finales del siglo XVIII y con toda claridad desde los primeros años del XIX los documentos a la hora de referirse a los barcos pesqueros cambian la nomenclatura. Ya solamente se habla de **lanchas mayores** y de **lanchas menores**. La verdad es que no abundan en demasía; pero, sin embargo, contamos ya con la ventaja de poseer material gráfico. Esta claro que nos estamos refiriendo al gran número de fotografías y tarjetas postales que se realizaron y editaron sobre el puerto de Castro Urdiales en la últimas décadas del siglo XIX.

Para abordar la cuestión evidentemente con un enfoque castreño, pero sin perder la perspectiva del litoral en que nos encontramos, hay que empezar dando la razón a Rafael Aguirre cuando dice que: "La relación permanente que mantenían entre sí los diversos puertos del Cantábrico llevó a

²² Barkham, ob. cit.

finales del siglo XIX, a una uniformidad en las embarcaciones utilizadas, en los aparejos y en los usos de la pesca”²³.

Por otra parte, si enfocamos nuestro objetivo analítico hacia el siglo XIX, vuelve a llevar toda la razón Arbex al escribir que : “si miramos una lancha bonitera del Cantábrico y un lugre bretón de la época, veremos escasas diferencias entre ellos. Denuncian a las claras unos antepasados (barcos) comunes”²⁴. Es la zona de las Landas la que ha actuado como “tierra de nadie entre la costa norte europea y la costa cantábrica. Así, en su desarrollo, la embarcación pesquera cantábrica ha adaptado señas de identidad propias. Si los buques franceses e ingleses son de mayores dimensiones y se propulsan fundamentalmente a vela, los cantábricos no abandonan nunca los remos. El palo mayor de nuestras naves se sitúa en el centro de la eslora, manteniendo un pequeño trinquete a proa. Mientras, sus hermanos europeos, optan por situar el palo mayor desplazado hacia proa e instalan sobre el mismo carel de popa un pequeño mesana con vela candonga.

En resumen, puede decirse que desde Bayona a San Vicente de la Barquera, evoluciona una embarcación que está íntimamente emparentada con otras europeas, adquiere con el paso de los años, una acusada personalidad. De todas ellas, quizá sea la trainera la más notable de todas. La tantas veces mencionada corriente cultural náutico-pesquera, se proyecta desde el emporio vizcaíno sobre Cantabria, para extinguirse lentamente, conforme avanzamos hacia el Oeste”²⁵.

Claros signos de uniformidad en las flotas de pesca del Cantábrico Oriental, pero también ciertas diferencias entre barcos vascos y cántabros. En general, en el País Vasco las lanchas han sido siempre más rápidas, estilizadas y ligeras, porque su costa tiene pocos fondeaderos naturales, sus rías suelen tener peligrosas barras a la entrada y muchas veces es necesario varar las naves en las mismísimas playas. Por el contrario, la costa cántabra está dotada de más y mejores bahías (casos de Santoña, Santander y San Vicente de la Barquera), lo que ha permitido que sus lanchas puedan ser algo más pesadas y panzudas²⁶. A medio camino, y no nos referimos sólo a parámetros geográficos, estará Castro Urdiales. Sobre todo por las fotografías de época que han quedado, parece que las lanchas castreñas eran más ligeras y estilizadas que las de sus restantes parientes cántabros; pero posiblemente no tanto como lo fueron las vizcaínas. Tal circunstancia, creemos, podría venir explicada por dos importantes hechos. Por una parte, la Concha y puerto de Castro eran de relativo fácil acceso, sin grandes obstáculos ni peligrosas barras, pero con bastante asiduidad recibía los azotes de malos mares y resacas, obligando a los pescadores a sacar a tierra buena parte de sus lanchas. Si hubieran sido muy pesadas, tal labor hubiese sido casi imposible de realizar. Además, las lanchas, en sus diferentes modalidades, usadas por los castreños en el siglo XIX fueron encargadas en la mayor parte de los casos a pequeños astilleros de Vizcaya; y cuando eran construidas en el propio Castro, la mayoría de los carpinteros de ribera aquí establecidos también resultaron ser originarios de aquella costa vasca.

²³ Aguirre (94), p. 5.

²⁴ Arbex, ob. cit.

²⁵ Ibidem.

²⁶ Ibidem.

4. 1. LANCHAS MAYORES/BONITERAS

Las llamadas en los documentos municipales de Castro Urdiales **lanchas mayores** eran los barcos herederos en evolución de las viejas pinazas besugueras del Antiguo Régimen. Evidentemente, al ser fabricadas todavía no de forma estandarizada y sí por encargo de cada patrón, las había de diferentes tamaños. Pero eran muy parecidas a las que en el País Vasco se denominaban **chalupas boniteras** o **Kaleras**. De hecho en Castro, según declaraba el Procurador del Gremio en el año 1785, se las denominaba popularmente de forma parecida: “(...) expresando el de que se tripulan con el tal número de los existentes en el pueblo, diez y ocho Lanchas maiores en el tiempo de Imbierno y Costera de Besugo, y de las que en dicho Pueblo se acostumbran con el nombre de **Boniteras**”²⁷. Sus medidas aproximadas eran: 10 a 16 metros de eslora, 2,5 a 3,25 de manga y 1,10 a 1,50 de puntal. Aparejaban dos mástiles, con la particularidad de que generalmente eran abatibles y orientables a través de un mecanismo muy sencillo de cuñas. El palo mayor y el trinquete, el primero con una longitud aproximadamente similar a la quilla y el segundo la mitad, portaban un velamen de entre cuatro y seis piezas. Las velas al tercio tenían rizos que se maniobraban con drizas y escotas. Eran capaces de alcanzar velocidades aproximadas a los 15 nudos²⁸. Estos detalles aporta Ocharan en su célebre novela histórica de *Marichu* sobre la arboladura y velamen de las lanchas castreñas: “Mientras el *Tuertu* empuñaba el timón y la tripulación izaba la vela mayor en medio y el tallaviento a proa iba creciendo...”²⁹. “La tripulación de la segunda acababa de arriar la mayor, y se disponía a hacer lo mismo con el tallaviento...”³⁰. Y, además, cómo iban tripuladas: “(...) fueron tripulándose las lanchas de altura con sus diez y ocho hombres cada una, número necesario para poder luchar al remo con las inclemencias de las olas cuando la mar se embravece, lo que sucede, por desgracia, con demasiada frecuencia”³¹.

Las lanchas mayores, evidenciando su nombre, eran las embarcaciones pesqueras de mayor tamaño³². Por eso se dedicaban fundamentalmente a las dos pesquerías más difíciles, tanto por la

²⁷ A.H.P.C., Prot., Manuel Hierro Gil Quintana, leg. 1812, Testimonio, 1 de enero de 1785, fols. 22 y 23.

²⁸ En el año 1856, a punto de ser aprobados los nuevos estatutos de la Cofradía, y respondiendo a las impugnaciones hechas por el Ayuntamiento, los pescadores de Castro apuntaban en su alegación algunos datos muy interesantes sobre las lanchas mayores: “La disposición consignada en el artículo 44 de que las lanchas que no regresen a este puerto de la pesca del bonito el día de su salida, no puedan hacer en el siguiente rumbo a las playas ni ejercitarse en la pesca hasta que se reúnan las demás que salgan del mismo, tiene por objeto: 1º. Precaver precedentemente las desgracias que pueden ocurrir con facilidad de darse la noche en alta mar unas lanchas sin cubierta y que por su débil construcción no tienen condiciones propias para resistir las fuertes y repentinas tormentas que con frecuencia se hacen sentir en esta costa. 2º. Evitar el abuso a que puede dar lugar la malicia de algunos pescadores con perjuicio de los intereses del Gremio, quedándose con pesca de noche en la mar...” A.H.P.C., Prot., leg. 1852, L. Actas, fol. 139 y 140.

²⁹ Ocharan, ob. cit., p. 58.

³⁰ *Ibidem*, p. 62.

³¹ *Ibidem*, p. 55.

³² Dado su tamaño, algunas de ellas en tiempos de la Guerra de la Independencia y sitio de Castro fueron convertidas por Álvarez en pequeños barcos de guerra. Se organizó una escudrilla de lanchas cañoneras armadas al corso, Punzano (82), p. 51. También, en la primera de las guerras carlistas se utilizaron las lanchas castreñas en tareas de apoyo bélico, pues sabemos que en el año 1844 el Cabildo daba un poder a un agente de Santander para cobrar ciertas cantidades de dinero: “digeron que a consecuencia de haverse mandado por Real Orden que todos los que hubiesen sufrido haberián en sus Lanchas en el transporte de tropas o efectos de guerra en la última guerra civil tanto en el río Nerbión como en los demás puntos de la costa de Cantabria...”, A.H.P.C., Prot., Lucas Varanda Cortés, leg. 1852, fol. 81, 14 de julio de 1844. Incluso, en ocasiones estas lanchas se utilizaron en labores de pequeño transporte marítimo costero, como ocurrió en el año 1801, cuando una lancha castreña fue apresada por un barco corsario inglés: “En la villa de Castro Urdiales a dos de Enero de mil

peligrosidad como por la dificultad técnica y distancia de los caladeros (unas 10 millas). Hablamos, claro, de las costeras del besugo y del bonito. Como dice J. C. Arbex, las lanchas eran “besugueras” de noviembre a marzo, “boniteras” de julio a octubre e incluso “merluceras” en primavera. Eran lo suficientemente veloces como para utilizar con éxito las líneas de cacea, con unas bordas no demasiado altas para permitir una izada fácil, pero a la vez protegidas por falcas desmontables a la hora de navegar. Además de las velas, usaban de los remos, aunque solamente para las maniobras de entrada o salida del puerto o en ocasiones de calma completa. Al igual que otras embarcaciones pequeñas, los remos iban sujetos con estrobos a los toletes. A modo de ejemplo, sabemos que en el año 1852 se produjo un conflicto entre dos armadores castreños que habían comprado una lancha mayor a medias, y manifestaban en el juicio que tenían: “una lancha mayor con todos sus aparejos de boray, remos, palos, dos velas mayores, un aderraz que titulan vis, con el compás, linterna, dos brogas, garrechos, potera, redera y demás efectos...”³³

En los fondos notariales, aunque no en demasía, se pueden encontrar más referencias técnicas sobre las lanchas mayores de Castro. Por ejemplo, un matrimonio cedía en el año 1822 “libre de pensión y gravamen un barco mayor de pesca (...) nombrado San Antonio, nabegable, en buen estado, sin embargo de trece años de servicio, con sus palos, belas, drizas, arpeo, remos, timón, y demás precisos aparejos para el uso de navegación y pesca en precio de tres mil quinientos reales de vellón...”³⁴. Al año siguiente, “(...) perecieron José del Sel y Juan Josefa de las Casas, consortes (...) dijeron: que venden y dan por virtud de real venta a su hermano carnal y político Francisco de las Casas Villar un barco mayor que patronea en este puerto para el ejercicio de pesca, como propio suyo, dicho José el mismo que con velas, redes, arpeo, remos, jarcia y demás precisos aparejos para la navegación y la pesca (...), dicho barco nombrado San José, Ánimas y Nuestra Señora de la Bienaparecida...”³⁵. En 1824, en una escritura de cesión de propiedad, se habla de “una lancha mayor de pescar nombrada el Santo Cristo de los Remedios de veinte y un codos de quilla, con todos sus aparejos y utensilios de mar y pesca”³⁶. Al año siguiente se vendía en Castro una “lancha mayor de pescas con sus aparejos de pescas (...) que tiene veinte codos de quilla y carga noventa y seis quintales mayores”³⁷.

ochocientos y uno, ante mi el escribano y testigos, dn. Antonio de la Vega, dn. Manuel González vecinos de ella, dijeron: **Que hace dos años a corta diferencia que armaron una Lancha Pescadora bastante husada de cachemarin para navegar en los puertos de esta costa, después de aparejarse en toda forma, le pusieron a el cuidao de dn. Martín de Musaurrieta, vecino de la villa de Plencia, haciendo de capitán, y con tal encargo ha hecho barios viajes, y últimamente salió de el puerto de Santander cargado de trigo, con destino al de Vivero, del Reino de Galicia, el día veinte de nobiembre del año último, y tubo la desgracia de haverle apresado una Balandra corsaria Ynglesa, el día próximo siguiente al de su salida...**”, A.H.P.C., Prot., Romualdo Antonio Martínez, leg. 1822, año 1801, fols. 22 y 23.

³³ A.M.C.U., J. V., 1384-L.4, J. 1 de marzo de 1852.

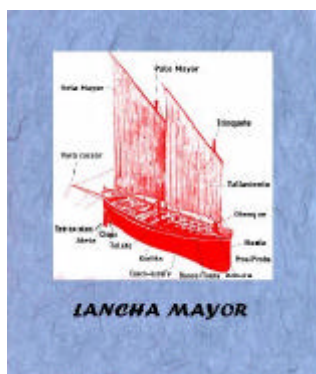
³⁴ A.H.P.C., Prot., Manuel Gil Urrutia, leg. 1826, 9 de enero de 1822.

³⁵ *Ibidem*, 11 de diciembre de 1823. Para este mismo año hemos dado con un inventario redactado notarialmente tras la muerte de doña Micaela de Peñarredonda, entre cuyas pertenencias había dos barcos con los siguientes instrumentos y objetos propios de la navegación pesquera: “Una lancha maior con sus paneles y timón. Una lancha pequeña con sus paneles y timón. Un palo maior. 6 remos. 7 remos. 3 remos. La Bela maior. Un borriquete. Un trinquete. Un trinquete del barco pequeño. Otro trinquete del barco pequeño. Un borriquete del barco pequeño. Las drizas maiores. Las drizas de trinquete. Las drizas del borriquete de la lancha maior. Las drizas del trinquete del pequeño. Las drizas del borriquete. Tres ganchos y un martillo. Una potera, una caja y un tornillo. Un baibien con su cesto. Dos medios baibienes usados. Un palo de trinquete de castaño usado. Un palo de trinquete de pino. Cinco bergas. Dos baras maiores. Un compás usado. Una Ayuda y la Redena. Dos tangartes y un beril. Dos Cántros. Un palo de trinquete del barco pequeño”, A.H.P.C., Prot., Manuel Gil Urrutia, leg. 1839, fols. 22 y 23.

³⁶ A.H.P.C., Prot., Lucas Varanda Cortés, leg. 1847, 2 de febrero de 1824.

³⁷ A.H.P.C., Prot., Lucas Varanda Cortés, leg. 1847, 21 de marzo de 1825.

Las medidas y tamaño mínimos de las lanchas mayores castreñas estaban fijadas, como en el siglo XVI, en el nuevo ordenamiento de la Cofradía del año 1879. El Presidente de la Sociedad de pescadores, entre otras, tenía la obligación de “*cuidar de que las lanchas que naveguen en la costera de invierno tengan 22 codos de branque a branque, por la parte interior, y la tripulación debida, prohibiendo que salga al mar sin estas circunstancias, y exigiendo en todo tiempo que estén tripuladas completamente todas las embarcaciones que se ocupen en la pesca*”³⁸. Por eso, en el año 1847, Juan Serna manifestaba ante notario “*Que es dueño de una lancha mayor de pesca y destinada también al transporte de efectos, que tiene veinte codos de quilla, cuatro de manga y tres de puntal, y se titula El Regalo*”³⁹



4. 2. LANCHAS MENORES Y OTROS

Sin duda, lo que los documentos denominan **lanchas menores** eran los barcos descendientes de las viejas chalupas en el siglo XIX. Al igual que en otras épocas, fueron los navíos utilizados en las faenas más cercanas a la costa, y en especial para el sardineo. Sus dimensiones no solían sobrepasar los 9 metros de quilla.

Además, en la segunda mitad del siglo XIX, los documentos oficiales e incluso los artículos de prensa se llenan de nuevas denominaciones, antes prácticamente imposibles de localizar: **barquías**, **botrinos** y **botes**. Multitud de pequeñas embarcaciones que paren poner de relieve un tipo de pesca más humilde e individual, anteriormente poco practicada en el puerto de Castro Urdiales.

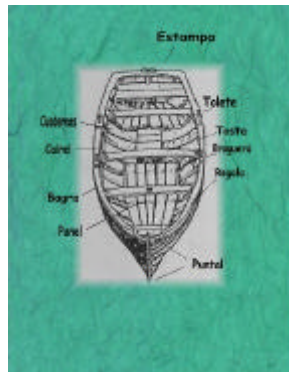
Por otra parte, todavía seguían en activo los viejos **bateles**, al parecer, tal como Ocharan señala en *Marichu*, muy parecidos a las lanchas menores, sólo que más pequeños: “En la Dársena era extraordinaria la agitación, se había resuelto que fuese un batel, tripulado por los remeros más fuertes y audaces, a salvar a lancha de Escampavía (...). Aviad a escape el batel de Peseta, que es el más marinero, dejando sólo a bordo el palo mayor y el borriquete. Meted bajo el tabladillo de la chopa, envueltos en un chaquetón de aguas, varios manojos de paja, un par de chicotes a proa y a la mar...”⁴⁰. Sobre el bote se puede leer en la misma obra: “Arboleaba cuando Tío Roque, de pie den su

³⁸Reglamento para el régimen y gobernación de la Sociedad de Pescadores del puerto de Castro Urdiales”, año 1879, artículo 25-2..

³⁹ A.H.P.C., Prot., Ildefonso Acha, leg. 1876, 20 de agosto de 1847, fol. 3.

⁴⁰ Ocharan, ob. cit., p. 237.

bote, bogando cara a la proa, con un remo en cada mano salía de la Dársena (...). Media hora después de salir de la Dársena Tío Roque largó la escota, arrió la driza, recogió el “borriquetillu”, quedando a palo seco; soltó la carlinga, desarboló y entalingó la estacha al argáneo del arpeo. Una vez entalingada, asíó los remos, tornó a colocarse en la posición que tenía al dejar el puerto y, hablando al viento, al mar y al cielo, se dispuso a dar fondo en uno de los “cantiles” favoritos”⁴¹.



⁴¹Ibidem, pp. 718 y 719.

5. TRAINERAS

En unos sitios antes, en otros después, pero en líneas generales a partir de mediados del siglo XIX las antiguas lanchas menores empiezan a desaparecer y entra en escena una nueva embarcación que acabará siendo algo más que un barco de pesca: un auténtico emblema de las aguas cantábricas. Evidentemente nos estamos refiriendo a las **traineras**. Muchos ríos de tinta han corrido para intentar explicar y averiguar el origen de esta peculiar embarcación. Bien podría resumirse la cuestión hablando de dos grandes teorías explicativas. La primera, la más utilizada hasta ahora, se puede definir como la teoría de la traineras como una evolución, y última, de las lanchas menores. La otra: la que emparenta la nave con las viejas chalupas balleneras. Intentemos, aunque sea sucintamente, exponer cada una de ellas.

Parece totalmente demostrado que con el paso de los años las lanchas mayores, buscando mayor seguridad y capacidad de almacenamiento para las capturas, tendieron a ir creciendo en tamaño. Mientras tanto, por el contrario, las lanchas menores fueron perdiendo cuerpo y estilizando líneas, hasta acabar produciendo una mutación en la propia denominación del navío, surgiendo finalmente las traineras. Si al comenzar el Ochocientos su peso pasaba de la tonelada, al acabar la centuria andaban por los 600-700 Kg.; pero, sin embargo, siguieron manteniendo una eslora y una manga estables, con alrededor de 12 y 2 metros respectivamente, lo mismo que el diseño con proa y popa casi simétricas.

Esta evolución, y finalmente auténtica metamorfosis, vendría inducida por el peso que fue ganando la pesca de bajura de algunas especies fuertemente demandadas por la naciente y moderna industria conservera. Ello significó también la utilización de artes y aparejos diferentes. Hablamos, claro está, de sardinas, chicharos y sobre todo de las “revolucionarias” anchoas. Eran especies que se desplazaban cerca de la costa, pero con unos niveles de movilidad muy grandes. Por ello necesitaban de embarcaciones manejables y muy rápidas. Además, los sistemas de pesca que se fueron imponiendo, traina, bolinche y el cerco de jareta, necesitaban también de acciones y maniobras muy rápidas y ágiles.

La otra proposición explicativa, de la que hemos hablado antes, es la que sostiene Juan Carlos Arbex, sin duda, una de las mayores autoridades existentes en la materia y que más investigaciones ha realizado sobre el difícil mundo de los barcos de pesca⁴². En una de sus últimas publicaciones hacía la siguiente reflexión final:

“Una aproximación al estudio de la embarcación denominada trainera produce de inmediato una cierta perplejidad. No resulta razonable una herramienta pesquera atlántica que utilice tan profusamente la fuerza del remo para navegar y que sea, al mismo tiempo, tan frágil y ligera en su estructura. En realidad, es casi imposible encontrar en toda Europa un modelo de buque pesquero de parecidas características.

Fina de líneas, de eslora desproporcionada respecto a la manga, con quilla apenas aparente y provista de bordas peligrosamente bajas para las mares en los que trabaja, se diría que más que un pesquero la trainera es un artefacto

⁴² Véanse los diferentes trabajos de Arbex.

diseñado para correr bajo el impulso de 12 o 14 remos largos y delgados. Era un embarcación muy reducida que tenía que cargar, sin embargo, con 15 o 16 hombres, además de los artes de pesca, los pertrechos y las capturas.

El diseño resulta todavía más chocante al comprobar que faenaba a la vista de la costa y que empleó redes de deriva hasta la adopción del cerco en su época tardía. Si observamos las embarcaciones sardineras contemporáneas de la trainera, vemos como en Galicia se empelaban DORNAS MECAS, LANCHAS XEITERAS y LANCHAS DE RELINGA mangudas, fuertes, bien quilladas y aparejadas con grandes superficies bélicas. En la Bretaña francesa, las CHALUPAS SARDINERAS eran embarcaciones oceánicas concebidas como veleros puros de gran capacidad y resistencia: justamente la antítesis de la trainera.

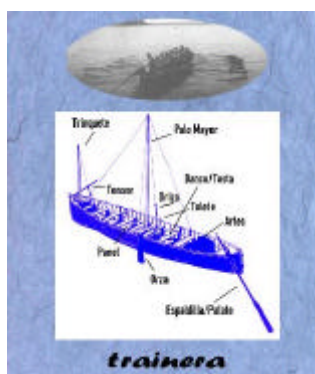
La explicación sólo puede estar en la historia pesquera del País Vasco. La trainera, considerada como embarcación sardinera y anchoera, no pudo ser diseñada ex profeso para tal fin. Antes bien, **se trata de una lancha ballenera adaptada a nuevos fines**. El milagro de la trainera fue entonces, su camaleónica adaptabilidad. Su ligereza le permitía ser varada en tierra, y cuando llegó desde el mediterráneo el arte de cerco de jareta sardinero, su diseño permitió resistir y progresar a la trainera, algo que parecía condenado a desaparecer. Efectivamente el sistema del cerco, en sus acepciones de TRAIÑA y de BOLINCHE, requerían de embarcaciones rápidas de maniobra. La capacidad de la trainera era suficiente para transportar a bordo las redes de hasta 40 brazas (70 metros aproximadamente) y 9 brazas de caída (alrededor de 16 metros), de tejido fino y de poco peso.

El arte de cerco de jareta tuvo la virtud de estimular a los constructores en la idea de incrementar aún más las peculiaridades de la trainera. Así, la estructura general adquirió más arrufo; la quilla desapareció, acentuando su curvatura en el tercio de popa de la eslora; se incrementó la forma curva de la proa y las pequeñas velas vieron su papel aún más reducido. Todo para poder dar alcance los bancos de anchoa o sardina en el menor tiempo posible y efectuar una rápida navegación en círculo alrededor del pescado mientras se largaba el arte. Esta capacidad de conseguir alta velocidad fue de gran utilidad en el regreso a puerto y en la mejor conservación y presentación de un pescado, la anchoa y la sardina, que pierde la escama con facilidad.

La utilidad de la trainera y su adaptación al sistema de cerco de jareta se extendió a lo largo de la costa norte recalando en las Rías Bajas gallegas. Allí, la importación del sistema de cerco de jareta desde el Cantábrico a partir del año 1900, en sustitución del dominante Xeito (arte de enmalle a la deriva) trajo también consigo la introducción del buque mejor adaptado para su empleo: la trainera. Sin embargo, la peculiaridad de las traineras gallegas radicó en su

envergadura. La quietud de las rías permitió hacer traineras de hasta 25 tripulantes y con cerca de 18 metros de eslora⁴³.

Si tenemos en cuenta que las traineras se utilizaron profusamente en las costas vascofrancesas, en torno al puerto de Bayona, y que hemos comprobado que desde tiempos medievales las novedades técnicas navales empezaron irradiando desde aquel litoral al Cantábrico, bien pudiéramos plantearnos la siguiente pregunta. ¿Es posible que precisamente allí, la zona en la que la actividad del balleneo más perduró, la trainera surgiera como evolución de la chalupa ballenera?



Como suele ocurrir en muchas cuestiones históricas, es posible que las dos teorías lleven su parte de razón. Pero lo que sí está claro es que en la segunda mitad del siglo XIX definitivamente las traineras sustituyeron a las lanchas menores. Casi todo el mundo está de acuerdo en que el origen del nombre de las nuevas embarcaciones está en la **traña**, arte de pesca que precisamente ellas empezaron a universalizar. Existió una tendencia clara hacia la unificación de formas y dimensiones, pero ciertamente entre 1850 y 1900 las traineras suelen presentar pequeñas diferencias de puerto a puerto, e incluso dentro de cada uno de ellos. Sin embargo, como puntos comunes podemos decir que las traineras eran embarcaciones esbeltas, de quilla curvada y que podían volcar con mucha facilidad. Medían aproximadamente 12,5 metros de eslora, 2,10 de manga y 0,9 de puntal. Aparejaban dos palos, aunque por lo regular sólo usaban de vela en el mástil de proa. Básicamente se propulsaban con remos. Si el viento lo permitía podían largar las velas del palo de proa y del situado entre la quinta y la sexta bancada. Igual que las lanchas mayores, los mástiles eran desmontables y las velas al tercio. La trainera se gobernaba con un remo de espaldilla sujeto en un tolete por la banda de babor en la popa, llamado en Castro *palote*⁴⁴. Por último, no sería ocioso recordar que estos barcos eran muy rápidos y sumamente adaptados a las expeditivas faenas de pesca sardinas y anchoas, pero, al carecer de cubierta y sin apenas quilla, casi siempre muy cargada con hombres, artes y aparejos, sufrieron de abundantes y estrepitosos accidentes⁴⁵ cuando las aguas se movían un poco más de la cuenta⁴⁶. En este sentido, no se puede olvidar las grandes polémicas surgidas desde mediados del

⁴³ Arbex (98).

⁴⁴ Ocharan, ob. cit., "Tío Roque, electo patrón de la trincadura, mientras encapillaba el doble estrobo de su **palote en el tolete de popa**, exclamaba dirigiéndose a los suyos, que armaban los remos disponiéndose a bogar", p. 567.

⁴⁵ Muy conocido era en Castro el dicho popular "buque sin cubierta, sepultura abierta".

⁴⁶ A partir de los años 70 numerosas son las referencias existentes en el Archivo Municipal de Castro Urdiales sobre accidentes de traineras. Por ejemplo, en el año 1878 se abrió una suscripción popular en favor de las víctimas de un desgraciado

siglo XIX en torno a la seguridad de los barcos. Las quejas sobre los accidentes se convirtió en un tema recurrente durante más de media centuria. Sin duda, una prueba del terreno ganado por las embarcaciones más pequeñas, como la trainera, en detrimento de las lanchas mayores⁴⁷.

6. LOS BARCOS DE LA COFRADÍA DE SAN ANDRÉS A TRAVÉS DE LA DOCUMENTACIÓN MUNICIPAL

accidente y en un bando se decía: "Notorias son las desgracias ocurridas a un considerable número de familias montañesas con motivo de los naufragios de embarcaciones de varios puertos de esta provincia ocasionando la muerte de más de cien pescadores", A.M.C.U., leg. 974-S/n(5). Otro caso muy sonado, como indica "Fray Verás" el 14 de septiembre, fue el de 1896: "Naufragio. Imposible es de todo punto poder reseñar con exactitud el drama tristísimo desarrollado en el mar últimamente, y cuyo desenlace ha tenido funestas consecuencias sembrando el luto y la pena en el corazón de varias familias y en el vecindario en general; pero ya que no con toda la exactitud, forzoso es dar a conocer los detalles de siniestro tal como nos lo han referido los marineros salvados, para que llegue a conocimiento del vecindario y de los castreños ausentes de esta villa.

El día 7 de los corrientes salió de este puerto la trainera "Jóven maría" patronada por marcelino Valle y diez marineros de tripulación; felizmente llegaron a Laredo de cuyo puerto salieron el día 8 con intención de pescar.

La suerte les fue propicia por entonces y consiguieron meter a bordo gran cantidad de sardina que llevaron a vender a Portugalete. Con el producto de su penoso trabajo regresaban a esta villa, contentos y satisfechos, proponiéndose llegar a tiempo a la romería que con motivo de la festividad de la Virgen se celebraba en Mioño.

Izaron las velas animosos de llegar cuanto antes: cambió el tiempo y una fuertísima racha de viento Sur tumbó la lancha, a pesar de haber largado escotas precipitadamente y sin darles tiempo a efectuar otras maniobras que pudieran evitar la catástrofe.

Eran aproximadamente las cuatro de la tarde, y se hallaban entre Musques y Ontón a unas seis millas de la costa.

Instantes de confusión y de terrorífico pánico./En revuelto torbellino se confundían aquellos infelices pugnando por asirse a la embarcación que quedó tumbada de costado porque las velas extendidas sobre la solas impedía ponerla quilla al sol./¡Qué de lamentaciones! ¡Qué de desconsoladas frases! ¡Qué de fervientes plegarias!

El ¡sálvame Dios mío! Se confundía con el ¡hijos de mi corazón que os quedáis sin padre y sin pan!

Imposible es escuchar reftar el suceso a los salvados, sin que las lágrimas broten de los ojos a raudales.

Pedían socorro, pero sus voces no eran escuchadas. Hora y media llevaban luchando con la solas cuando vieron sumergirse al patrón marcelino Valle./El marinero Máximo Miquelarena que había atado a la punta de un remo la faja, animaba a sus compañeros a quienes ayudaba indistintamente./Dos horas más tarde y estrechamente abrazados buscando el uno en el otro salvación, se sumergieron José Mar y Angel Segurola./A pesar de este triste esopectáculo y de no tener esperanzas de salvación seguían animándose los unos a los otros!

Tendió la noche su negro manto y próximamente a las nueve, perdió la vida el jóven Luis Abascal en medio de desgarradores acentos./¡Qué noche tan horrible! En medio de aquellas espantosas escenas, aquellos infelices ¡con qué angustia oirían el estampido de los cohetes disparados en Mioño y cuyo eco llegaba hasta ellos"

Llegó el día 9; el sol iluminó el triste cuadro; tendieron su vista en torno y nada vieron: únicamente notaron la falta de cuatro compañeros./Las fuerzas les iban faltando y nadie había notado su triste situación

Próximamente a las 9 de la mañana se sumergió Cándido Fernández./Paso tiempo, llegó el medio día y vieron irse a fondo a Calisto Valle de 14 años.

La situación era ya imposible./Todos creían cercano su fin y se disponían a sufrir la segunda noche de martirio esperando el momento de que el cansancio, la angustia y el hambre dieran fin con los aun vivos, cuando a las 5 de la tarde llegó providencialmente el vapor "Piloto" salvando de una muerte cierta a Máximo Miquelarena, Antonio Torre, Saturnino Cantero, José Aqueche y Angel Crespo, 5 marineros, únicos que pudieron salvarse de los 11 que constituían la tripulación.

¡Qué 25 horas tan terribles para ellos!

Fueron conducidos a Portugalete donde fueron repuestos de ropa y donde se les proporcionaron alimentos, dinero y toda clase de atenciones./Entre las personas que recuerdan figuran el piloto mayor don Fernando Carnza y don Santiago Portillo quienes no han escusado sus atenciones caritativas demostrando una vez más sus generosos sentimientos./Al día siguiente por la tarde regresaron a este puerto los marineros salvados, a bordo del vapor "Siglo", siendo recibidos por todo el vecindario que con lágrimas en los ojos les tendía sus brazos.

Todos merecen elogios por el valor, pero el que más sobresalió por su heroicidad es el jóven Miquelarena.

Solo nos resta suplicar la caridad para las infelices viudas, huérfanos y demás allegados sin olvidar a los marineros salvados".

⁴⁷Esta enorme sensibilidad por los desastres marineros cristalizó en Castro Urdiales en la fundación d ela "Sociedad de salvamento de naufragos" en el año 1873, Ilustración de Castro, 13 de enero de 1985, p. 5.

Las cifras que sobre el número de barcos, desgraciadamente no muy abundantes, hemos podido recoger, y que aparecen sistematizadas en el siguiente cuadro, parecen revelar que la flota pesquera castreña se mantuvo prácticamente inalterable, entorno a las 65 o 70 unidades, hasta mediados del siglo XIX, y que a partir de la irrupción de las traineras, sólo desde entonces, creció hasta aproximadamente el centenar de navíos.

EVOLUCIÓN Nº. BARCOS DE CASTRO URDIALES Y OTROS

AÑOS	PUERTOS		VECINOS	LEQUEITIO	ONDARROA
	CASTRO	PLENCIA	BERMEO		
1540				44	
1791	63				
1800		30			27
1804					23
1808		46			
1810				42	
1817		58		29	
1819			35		
1820	68				29
1821	68				
1826	62⁴⁸				
1828					40
1831				25	
1834			32		
1840			48		
1841				24	
1850			92		
1855				53	42
1860			104	58	
1868			93		
1877					62
1878			140		
1880			126		76
1883					190
1884				78	
1885			228		
1895	93				
1918				203	

Fuente:A.M.C.U.: 44-10, 1117-1, 965-L.1, 1785-5, 1313-L.5, 1314-L.1, 1677-2 y 1299-S/n(7), Bayo y Muñoz (94), Rivera Medina (97), Zabala (81) y Gracia (92).

⁴⁸En una escritura notarial de este mismo año 1826 se especifica que de los 62 barcos del Gremio de San Andrés, 36 son lanchas mayores entorno a los 100 quintales y 26 menores con unos 25 quintales, A.H.P.C., Prot. Manuel Gil Urrutia, leg. 1827.

En el año 1609, para lograr una rebaja impositiva, el Ayuntamiento de Castro Urdiales hizo llegar al Monarca un escrito en el que se decía que en el año 1596 la Villa había tenido “*trescientas y veinte y cuatro pinaças y setenta chalupas que tenía para su pesquería*”; pero que después “*(...) ni al presente avía nueve pinaças ni treinta chalupas...*”⁴⁹ Indudablemente ni unas, ni otras, son cifras creíbles. Aunque, sin embargo, exagerando interesadamente las cosas, sí indica este documento que el paso del siglo XVI al XVII supuso la entrada en una crisis náutica y pesquera de gran envergadura, y que debió producirse una reducción muy considerable de la flota pesquera.

Aunque carecemos de cifras fiables, parece que a lo largo del siglo XVII se potenció considerablemente la construcción de chalupas. Debió ser así porque cada vez se fue más a pescar sardinas a los caladeros del Abra de la ría de Bilbao y también por la necesidad que había de faenar cerca de la costa por el continuo problema de la presencia de corsarios. Muy rápidas debían ser ya las chalupas puesto que se las usaba preferentemente como navíos de salvamento, tal como ocurrió en el año 1640 en que 13 de aquellos barcos castreños salieron en medio de un enorme temporal de febrero a salvar al patache San Agustín⁵⁰. Se las llegó a utilizar incluso para transportar personas, tal como acaeció en 1668 cuando tres chalupas fueron a llevar 25 infantes hasta San Sebastián, pues “*(...) está más facilitada la conducción por ser barcos de remo y ser costa la de esta villa a la dha zidad de San Sebastián y seguirse del peligro de los corsarios franceses...*”⁵¹ Otro documento, siempre contadísimos, del Archivo castreño vuelve a hacer una simple, pero interesante, alusión a las características de los barcos. El nuevo arancel del año 1724 habla de “*chalupa o barco abierto*”, pero indica que la mayoría de las pinazas de pesca usadas en Castro eran “*pinazas sin cubierta*”, y que de vez en cuando entraban en el puerto algunos pequeños barcos mercantes dedicados al cabotaje un poco más grandes: “*pinaza con cubierta y con batel*” y “*pinaza de cubierta y sin batel*”⁵².

MAESTRES DEL CABILDO DE SAN ANDRÉS - AÑO 1699

García de Amor Otañes (Procurador General)

Simón de Ibarreta (Alcalde de Mar)

Bartolomé de Sarraide (Mayordomo)

Diego de Carrera (Mayordomo)

Bentura Carrera

Mateo Hierro

Francisco Hierro

Domingo de Santibañez

Francisco Antonio de la Quintana

Francisco de la Rebillá

Juan de Quentana

Manuel de Abargo

Francisco de Villa

Joseph de Agueri

Simón Barto

Lesemes de Casuso

Francisco de Amato

Pascual de Oz

Francisco de Manzanal

Antono de Liendo

Francisco de Carranza

Manuel López

Tomás López

Baltasar del Arreo

⁴⁹ A.M.C.U., Provisión Real, 4-17.

⁵⁰ A.M.C.U., Probanza de esta muy noble villa sobre haber amparado y socorrido... (1640), 1722-18.

⁵¹ A.M.C.U., Decretos (1668), 39-4, Ayunt. 8 de febrero de 1668.

⁵² A.M.C.U., Arancel (1724), 33-5.

Jacinto Tbisón
Estebán de Gordón
Franciso de Allende
Domingo Ilabega
Antonio Laredo
Lorenzo de Avellaneda
Miguel de Tueros
Matheo de Peña Redonda
Pedro de Cruz
Antonio de las Herrerías
Antonio los Heros
Antonio González
Bentura de Lacenti
Domingo Pineda
Joseph de Eguzquiza
Phelipe de Horcasitas
Thomas Marrón
Domingo Carranza
Mauricio de Santibañez
Domingo Presilla
Miguel de Macos
Pedro de Aqueche
Antonio de Peña Redonda menor
Pedro de Lusa Minor
Melchor de Laredo
Juan de Garay
Roque Casentes
Andrés de la Quadra
Francisco López
Juan de Urrutía
Simón de Laredo
Diego de Aqueche
Antonio de los Heros
Pedro Lusa
Francisco de la Llana
Francisco Colina
Pedro de Galdames
Francisco de Retola
Pedro de Gordón
Matheo de Quintana
Francisco Angalez
Francisco González
Diego Sobrado
Domingo de Llantada Argumedo

Matías de Casuso
Lucas de Angulo
Miguel de Gordón
Domingo de Abellaneda
Joseph de Arenas
Simón de Aqueche
Esteban de Capararia
Martin de Pena
Antonio de Peña Redonda
Pedro Hierro
Diego de Trucios
Antonio de Pamanes
Matheo Laparga
Andrés de Villaverde
Diego de Amor
Joseph Ortiz
Antonio Vatore
Joseph de Allende
Joseph de Basualdo
Bastían de Barrio
Agustin de Carranza
Domingo de Horcasitas
Marcos de Villaverde
Melchor de Laredo
Pedro de Helguera
Domingo Llantada
Lucas de Lanceti
Colás de Ribero
Bentura de Rozas
Domingo de Quintana
Aimón de Aqueche
Domingo Llantada
Baltasar de Capetillo
Antonio Lusa
Domingo Colina
Francisco de Allende
Francisco de Peña Redonda
Francisco de Gordón
Pedro Laserna
Pedro de Amezaga
Francisco Ilanceti
Jacinto Lanceti
Bartolomé de Sardedie
Bartolomé de la Sierra Terreros

Fuente: A.H.P.C., Prot., Pedro Liendo, leg. 1743.

Para hacernos una idea de lo que era la flota pesquera castreña allá por el siglo XVI o XVII podemos hacer un pequeño ejercicio de comparación con el vecino y cercano puerto de Laredo. Rodríguez Fernández estima que “al menos en los años centrales del siglo XVII, la flota pesquera de Laredo oscilaba entre 26 y 35 embarcaciones, destinadas a las costeras del besugo y de la sardina y que respondían, por tanto, a los tipos de pinazas y chalupas. Así, como vimos al principio, en 1615 el número de pinazas se cifraba en una quincena, podríamos deducir que el de chalupas rondaría entre

la decena y la veintena⁵³. Nuestras estimaciones indican que en estas mismas fechas la flota castreña era casi el doble que la laredana. Así pues, aunque con una perspectiva actual pueda parecer pequeña, la flota de Castro era bastante considerable.



Sistemáticamente los viejos papeles del Archivo municipal abandonan las antiguas denominaciones de pinazas y chalupas desde los primeros años del siglo XIX, para sólo hablar desde entonces de lanchas mayores y lanchas menores. Entre ambas nunca llegaron a sobrepasar las 70 unidades; siendo curioso que dominase más la presencia de las primeras. Por ejemplo, en el año 1820 se contabilizaban 43 lanchas mayores y 25 menores⁵⁴.

PROPIETARIOS PATRONES DE BARCOS - CASTRO URDIALES - AÑO 1821

LANCHAS MAYORES

PATRÓN	Nº. TRIPULANTES
Tedoro Lacebal	7
Victor Inchaustegui	7
Nicolás de Gándara	7
Telesforo de Trápaga	7
Mariano de Amor	7
Manuel de los Heros	7
Francisco López	7
Nicolás de los Heros	6
Bernardo de las Cuevas	6
Venancio de Villamor	6
Eugenio de Horneas	6
Fermin Llaguno	6
Pedro Lacebal	6
Juan de la Bodega	6
José de Landeras	6
Santiago de Horneas	6
Nicolás de Capetillo	6
José de Horneas	6
Francisco de la Helguera	6
Nicolás de Muenta	6

⁵³ Rodríguez Fernández, ob. cit., p. 94.

⁵⁴ A.M.C.U., Relación (1821), 44-16.

José de Iberlucea	6
Manuel de Muenta	6
José de Lasquibar	6
Felipe de Allende	6
Juan Amor	6
Pelayo Laiseca	6
Julián de Lanceti	6
Vicente Gutierrez	6
Alexandro de Calera	6
Manuel Cortes	6
José María de Ornas	6
Manuel de Portillo	6
Manuel de Peñarredonda	6
Ramón García	6
Narciso de Pando	6
Francisco de Poradillo	6
José de la Torre	6
Nicolás de Villasante	6
Francisco de Villanueva	6
Luis del Portillo	6
Gregorio de Carranza	6
Francisco de Laguno	6
Miguel de Carranza	6

LANCHAS MENORES

Eladio de Carranza	4
Julián de Vitas	4
José de Rucabado	4
Felipe de Aqueche	4
Alexandro de la Colina	4
Nicolás Carasa	4
Tomás de Rotelo	4
José de la Mar Laredo	4
Basilio del Hierro	4
Felix Inchaustegui Escobedo	4
Juan de Trápaga	4
Ignacio del Muenta	4
Eustaquio Aqueche	4
Agustín Mandaluniz	4
Hermógenes del Cerro	4
Nicolás González	4
Felipe de la Quintana	4
Roque del Barrio	4
Rafael Ruíz	4
José de la Bodega	4
Ramón de Zabala	4
Mariano López	4
Juan de Urarte	4
Pablo de la Marza	4
Antonio de la Helguera	4

Fuente: A.M.C.U., Relación, 44-16.

PATRONES DE LANCHAS DEL PUERTO DE CASTRO URDIALES - AÑO 1849

Antonio de Anchausti	Manuel Helguera	Romualdo Nocillo
Domingo Colina	Felipe Vital	José Tueros
Cayetano Tueros	Victor Sainz	Juan Liendo
Nicolás Ochoa	Fermín Mar	Antonio Cerro
José Marañón	Juan José Barrio	Antonio Amor
Miguel Torre	José Palacio	Miguel Fernández
José Quintana	Eugenio Hornoas	Victor Inchausti
Julián Vital	Manuel Sarabia	José Miñor
Manuel Lope	Felipe Mar	José de los Heros
Clemente Gama	Bonifacio Barrio	Ramón Albarado
Martín Haedo	Nicolás Inchausti	Julián Vital
José Iberlucea	Nicolás Miente	Francisco Llaguno
Felipe Quintana	Ramón Bibanco	Esteban Usante
Jaquín Calera	Dionisio Mandalinve	Gerónimo de Amor
Marcelino Ruiz	Ventura Fernández	Antonio Amor
Manuel Pando	José Sel Acebal	Victoriano Angulo
Mateo Landevaz	José Antonio Brena	Manuel Landeras

Fuente: A.M.C.U., J. v., 1365-L.2.



LANCHAS MAYORES - CASTRO URDIALES - AÑO 1888

PROPIETARIO	Nº. TRIPULANTES	Nº. ANCIANOS	PATRÓN
Cristando Pando	4		ídem
Román Díaz	4		ídem
Teodor Mar	19	5	Felipe Fernández
Valentín Cuesta	11	4	ídem
Gregorio Mar	9		ídem
Aniceto Laya	4		ídem
Anastasio Miñor	12		ídem
Florencio Ibañez	15	3	ídem
Francisco Portillo	22		ídem
Gabriel Borriarán	17	5	ídem
Pedro Ochoa	16	2	ídem
Epifanio Helguera	14	4	ídem
lancha "Angeles"	13	5	J. Gil
lancha "la Begoñesa"	19	5	Pedro Villanueva
Venancio Rivero	14	5	ídem
Alejandro Rivera	27		ídem
J. Tueros	14	4	ídem
lancha "Jóven Carmen"	16	5	Juan Alonso
lancha "Erminia"	16	3	MiguelPando
Andrés Amor	15	4	ídem
Salvador Ureta	13	4	ídem
lancha "Angela!"	21	5	Mateo del Castillo
Camilo Vital	18	5	ídem
Julián Martínez	14	5	ídem

Fuente: A.M.C.U., listado, 1299-doc. S/n(7).

Desde el punto de vista estrictamente naval y pesquero, en las últimas décadas del siglo XIX se produjo, como ya sabemos, un hecho revolucionario: la irrupción y triunfo de las traineras. Un dato elocuente al respecto: el número de barcos pesqueros censados en Castro llegaba prácticamente hasta el centenar⁵⁵, pero de ellos solamente 24 eran lanchas mayores⁵⁶ y el resto traineras⁵⁷ y bateles⁵⁸. Hablamos en términos de revolución basándonos en tres hechos perfectamente

⁵⁵ Casado Soto, Ilustración de Castro, noviembre de 1980, p. 9.

⁵⁶ Curiosamente Ocharan (18) en Marichu habla de la existencia en el puerto de Castro de unas 30 lanchas.

⁵⁷ El cambio, la irrupción de las traineras, debió producirse entre, aproximadamente, 1855 y 1860, pues en un bando emitido por el alcalde de Castro en el año 1848 todavía no son citadas: "Siendo necesario al Ayuntamiento de esta Villa tener conocimiento de quienes son los sujetos que tripulan las **lanchas pescadoras** de la misma, se previene a todos los patrones de ellas, **así de las mayores como de las pequeñas, bateles y botes entreguen en la secretaría de dicho Ayuntamiento para el medio día del sábado inmediato 8 del corriente una lista nominal de los pescadores que navegan en su compañía incluso los muchachos y ancianos agregados...**", A.M.C.U., Bandos, 1329-s/n(7), 6 de julio de 1848. Sin embargo, la primera referencia documental que hemos encontrado sobre la presencia de una trainera en Castro es precisamente de aquel mismo año de 1848: en el puerto existía una lancha, cuya misión era licitar contra el contrabando, que precisamente se describía como una trainera. Lo que puede abrir una nueva vía explicativa en el origen de estas embarcaciones: que las autoridades marítimas, para controlar el fraude fiscal, empezaran a hacerse con lanchas muy veloces, y que luego fueran imitadas por los pescadores, A.H.P.C., Prot., Ildefonso Acha, leg. 1.876, fol. 6.

⁵⁸ En una reunión celebrada en el año 1874, en la que participaron autoridades municipales, militares y del Gremio de pescadores, además de señalar el encendido espíritu liberal de los pescadores castreños, pese a la resistencia planteada a admitir la movilización en la defensa de la Villa durante la Guerra Carlista, es curioso comprobar que solamente se habla de tres tipos de embarcaciones: lanchas pesqueras, traineras y bateles, A.M.C.U., Actas, L. 9., 20 de marzo de 1874.

contrastables. Primero, que justo cuando triunfa la trainera crece de forma estable por primera vez el número de barcos. En segundo lugar, porque las traineras pasan a ser los navíos más utilizados y los más numerosos. Por último, el éxito de la trainera es la mejor prueba de la llegada de los nuevos tiempos, es decir, de la aparición de nuevos y modernos sistemas de pesca.

Tanto éxito tuvieron las nuevas embarcaciones que a partir de la década de los años 60 y sobre todo 70 del siglo XIX comenzaron a celebrarse abundantes regatas entre las tripulaciones castreñas. A este respecto podemos señalar que se conservan afortunadamente en el Archivo municipal numerosos bandos y anuncios que demuestran lo que acabamos de enunciar, y curiosamente suelen señalar ya la obligatoriedad de que las traineras participantes no llevaran, incluido el del patrón, más de trece remos⁵⁹.

Otro dato, J. Garay, al parecer con fondos de la antigua Ayudantía de Marina, no hace mucho publicó una lista de las embarcaciones pesqueras castreñas hacia el año 1895. Pues bien, 13 eran lanchas mayores, 32 traineras y 48 botes⁶⁰. ¡Cómo habían cambiado las cosas en menos de un siglo! Tan pocas lanchas evidencian el declive del besugo. Tantas traineras certifican el peso del sardineo y más aún de la pesca de la anchoa. Y tan dilatado número de botes pone de manifiesto la consolidación de una marinería que se desenvuelve fuera de los viejos sistemas de dependencia patrones-tripulaciones.

A comienzos del siglo XX, la trainera se había convertido en Castro en la embarcación más universalmente utilizada, siendo, además, las más versátil, y capaz de faenar en diferentes costeras y sistemas de pesca. Así, no extraño que el Reglamento de la nueva Cofradía de San Pedro estipulara: “Art. 65. Las traineras podrán salir al mar libremente en todo tiempo, para dedicarse a la pesca de la sardina, de la anchoa u otras similares, empleando para ello las artes lícitas y permitidas por los reglamentos, ordenanzas y disposiciones generales y regionales que rijan sobre la pesca”⁶¹.

Cuando levanta la pluya
Del sueño estamos gozando.
Nos dicen nuestras mujeres:
-Hombre, que te están llamando.

Bajamos todos al muelle
Con el cesto y la ración,
Todos miramos a popa,
Haber que dice el patrón.

-Muchachos, saltar a bordo,
muchachos, a la mar vamos
y a la salida de Castro
A Díos nos encomendamos.

⁵⁹ A.M.C.U., An. (1878), 974-s/n (5).

⁶⁰ Garay, Ilustración de Castro, julio de 2000.

⁶¹ A.M.C.U., Reglamento de la Cofradía de San Pedro, “Del orden en las costeras, de las atalayas y de la disciplina de los asociados en el mar”, leg. 1612, L. 7, 21 de abril de 1922.

Miramos con atención
Si las nubes van corriendo,
Las lanchas vienen orzadas
Y no pueden coger puerto.
El viento sopla furioso,
La galerna va a estallar,
Sálvelos, Virgen del Carmen,
No les dejes naufragar.

62

.....

Pese a todos estos cambios, y de que hemos utilizado el término revolución, la progresión naval temporalmente resultó poco duradera. Así, en un artículo de prensa aparecido en el año 1909 a raíz del susto dado por una repentina galerna nos presenta un flota castreña de pesca muy poco desarrollada, sobre todo en comparación con otros puertos vecinos y limítrofes, y a pesar de que el vapor ya había hecho acto de presencia:

“El Cabildo actual se compone de **sesenta embarcaciones** próximamente entre **vaporcitos, traineras y botes, constituyendo estos últimos la mayoría.**

Estas embarcaciones se veían mal, y el digno Ayudante de Marina de este puerto, para que fueran remolcados obligó a salir a la mar a los patrones de los vaporcitos con sus embarcaciones (...). A nuestro juicio, sería conveniente adoptar alguna medida para los sucesivo, toda vez que **los botes que hoy se emplean en la pesca de anchoa son muy pequeños** y cargados como salen al mar con tres o cuatro redes resisten muy poco cuando el viento levanta marejada⁶³.



⁶² Lastra y Palacio (95), p. 32, copla de hacia el año 1890.

⁶³ Ilustración de Castro, 30 de mayo de 1909, n.º. 540.

Cuestión muy importante, pero sobre la que tenemos muy pocos datos por ahora, es la referente a **la propiedad de los barcos**. Aunque todo parece apuntar a que en Castro la situación era muy parecida a la formulada por Rodríguez Fernández para Laredo⁶⁴. En la mayoría de las ocasiones, como demuestran las listas de embarcaciones conservadas, cuando los barcos eran pequeños, en las chalupas y luego en las lanchas menores, dominaba la propiedad individual; de manera que el dueño y el patrón suelen ser la misma persona. Sin embargo, tampoco fueron raros los casos de propiedad compartida, especialmente cuando las embarcaciones tenían cierto tamaño. Y es que, armar barcos lo suficientemente grandes para ir a besugos o a bonitos, como pinazas y luego lanchas mayores, resultaba ya bastante costoso. Muchas veces los pescadores y cofradía no tenían suficiente capacidad financiera, por lo que acababan acudiendo en busca de ayuda de otros armadores y comerciantes. Se solían buscar básicamente tres tipos de salida. A veces, aunque no fue demasiado corriente en Castro, se alquilaba una embarcación durante el tiempo que durara la costera. Otras, se juntaban dos, tres o más pescadores para comprar a medias un barco, yendo luego en gastos y ganancias también a partes iguales. Esto debió ocurrir en un caso encontrado por nosotros para el año 1852, en que tres pescadores “*compraban una lancha mayor de pesca con los aparejos en precio de tres mil y quinientos y veinte reales...*”⁶⁵. Finalmente, se podía también armar una compañía de pesca de otra manera: “Un socio suministraba la embarcación y otro financiaba su puesta a punto y contratación de tripulantes”⁶⁶, tal como ocurrió en el año 1848 entre los castreños José Trueba y Julián Vital⁶⁷.

Dentro de los fondos notariales castreños se pueden hallar algunas referencias sobre esta cuestión. En el año 1743 se escrituró la siguiente y demostrativa venta: “*Sean por esta pública escritura de venta real y enaxenación perpetua, como yo María de Laredo, Biuda de Francisco de Angulo, y vezina de esta villa de Castro Urdiales, digo: que tengo una Lancha y Barco de pesca de sardinas, propio con sus aparejos y armamento de trinquete, estachas, y yualmente tengo aderentes de lancha maior Besuguera, que una y otra ha corrido al cargo y cuidado de Lorenzo de Peñarredonda, también vezino de esta dicha villa, como Maestre postizo, quien me ha persuadido a que le benda la mitad, y con hefecto por no poder mantenerlo internamente y hallarme en disposición de pagarle la soldada de maestreaxe, nos hemos combenido en que en que me haia de remar ésta y Yo enajenar a su favor la mitad del referido Barco y peltrechos espezificados en la cantidad que hará menzión, y poniéndola en execución por la presente escritura y su tenor, Otorgo, y conozco, que bendo y doi en benta real desde aora, y para simpre jamás, al zitado Lorenzo de Peñarredonda, y María de Ruíz su muxer, la mitad del espezificado barco y lancha sardinera, con los respectibos remos, tirnquete, borriquete, estachas y demás aderente, y la mitad de las belas, palos, aparexos, remos, drizas y peltrechos del Barco maior besuguero, con todos los demás pertenezidos para el trato y navegación de pescas...*”⁶⁸

Luis del Portillo y José Antonio de Rosio eran en el año 1825 copropietarios a partes iguales de la lancha mayor “*Santo Cristo de los Remedios*”⁶⁹. Casi finalizando el mes de marzo de 1826

⁶⁴ Rodríguez Fernández, ob. cit., pp. 85-87.

⁶⁵ A.M.C.U., J. V., 10 de febrero de 1852, 1384-4.

⁶⁶ Rodríguez Fernández, ob. cit., p. 87.

⁶⁷ A.M.C.U., L. J. V., 23 de agosto de 1848, 1365-L.2.

⁶⁸ A.H.P.C., Prot., Joaquín de Mioño, leg. 1790, 18 de marzo de 1743, fols. 24 y 25.

⁶⁹ A.H.P.C., Prot., Lucas Varanda Cortés, leg. 1848, 21 de mayo de 1825.

Juan de Amor y su mujer, Melchora del Acebal, decían ante el notario que “(...) venden y dan en venta real y enagenación perpetua para siempre jamás a Gerónimo de Amor Acebal y su mujer Vitoria de Elorriaga, sus convecinos e hijo y nuera respectibe, la mitad de una Lancha mayor Vonitera con todos sus Aparejos que tienen suya propia, navegable, surta en este puerto, y se la venden en precio y cantidad, con la mitad de dichos aparejos de ella, desde este día para siempre jamás, de mil ochocientos veinte y un reales de vellón...”⁷⁰. En 1828, José Hornos, Nicolás de Carranza y Manuel de Posadillo manifestaban que “(...) las lanchas de pescas mayor y pequeña, nombradas San Andrés y San Pedro, con todas sus redes, aparejos y utensilios les corresponden al Dn. Manuel en una mitad y a los Dn. José y Dn. Nicolás en una cuarta parte cada uno”⁷¹. Incluso nos podemos encontrar con casos de cesión compartida, como ocurrió también en 1828, cuando Teodoro del Acebal se ajustó con Juan Santos de Guisarte, José de Amestoy, Ramón del Acebal y Román de Raollo: “(...) dijeron: Que el primero es dueño en toda propiedad de una lancha mayor de pescas, nombrada San Francisco, con todas sus velas, aparejos y utensilios (...), cede a los segundos el todo de la citada lancha, aparejos y utensilios en estado corriente a calidad de que estos la han de cuidar todo como suyo propio, siendo de cuenta del Teodoro los reparos que se ofrezcan en el casco, velamen y utensilios, y de los quatro comparecientes el suministrar al Teodoro dos soldadas de lo que se ganare en pescas y demás con la precitada lancha desde el día en que empiece a andar a la mar ésta, hasta que quede enteramente ynutilizada de todo servicio, en cuyo caso se aprovechará el Teodoro del poco o mucho que baliere, siendo higuamente de obligación (...) de los mismos (...) buscar los restantes hombres que la deban tripular (...). Capitulando Yguamente entre los quatro que si en los días que ban señalados de pescar cayere alguno de ellos enfermo se le ha de suministrar con una parte o soldada como si hubiera estado pescando...”⁷²

O casos en que simplemente los dueños de la lancha ponían a un patrón a su cuidado, como tuvo lugar en el año 1798: “(...) Francisco de Landera y Teresa de Camino legítimos consortes compraron una Lancha nueva para el egercicio de Pescas, con todos sus aparejos necesarios al mismo el año próximo pasado, de la que le hicieron el favor de hacerle Patrón o Maestre (Domingo de Llaguno), y con tal empleo o plaza ha seguido desde entonces (...), satisfaciéndole sus soldadas en la forma que se acostumbra a los que egercen dicha plaza en este referido Puerto (...), sin que el otorgante hubiese gastado y puesto cosa alguna para la compra de la citada lancha ni aparejos...”⁷³

Otra tema relacionado con el mundo de los barcos de pesca, también fundamental, es la de **las tripulaciones**. Aunque no tenemos, por ahora, casi documentos sobre el caso castreño, como indica la profesora B. Arízaga, desde la Edad Media se había generalizado la fórmula de la “**compañía**”: (...) es una asociación concreta que se hace entre maestros y marineros para cada temporada de pesca, la forma en la que se constituyen estas asociaciones temporales de pesca es similar para la costa cantábrica (...). Las compañías eran asociaciones realizadas para cada campaña de pesca. Se constituían en San Martín, 11 de noviembre, y duraban todo el invierno hasta “Pascua florida”. En Pascua el compromiso adquirido por las partes quedaba disuelto, y tanto maestros como marineros eran libres de volverse a asociar o buscarse otros compañeros. Si la experiencia había resultado

⁷⁰ A.H.P.C., Prot., Romualdo Antonio Martínez, leg. 1843, 21 de marzo de 1826, fols. 49 y 50.

⁷¹ A.H.P.C., Prot., Lucas Varanda Cortés, leg. 1848, 6 de febrero de 1828.

⁷² Ibidem, 14 de abril de 1828.

⁷³ A.H.P.C., Prot., Romualdo Antonio Martínez, leg. 1821, año 1798, fols., 109 y 110.

positiva, volvían a trabajar juntos en la temporada de verano de pascua a San Martín, o en el año siguiente, pero una vez constituida la compañía estaba penalizado dejarlo antes de finalizar la temporada (...). En el puerto de San Vicente de la Barquera se menciona una tercera campaña, la de San Miguel (29 de septiembre) a San Martín especialmente para la pesca del besugo en Galicia⁷⁴.

El reglamento de la Cofradía castreña del año 1879, recordando viejas prácticas, estipulaba: *“Será obligatoria para los pescadores y patronos la palabra que los primeros hubiesen dado a los últimos de formar parte de las tripulaciones de sus lanchas por todo el tiempo que resulte contraído el compromiso, y en el caso de no fijarse término se tendrá por subsistente mientras dure la primera costera que siga a la palabra dada. Si no hubiese mediado convenio expreso sobre el particular y continuarse algún individuo de la sociedad como tripulante de una lancha durante dos o más costeras seguidas, deberá avisar a su patrón o éste a aquel 20 días antes de que concluya la costera, si uno u otro hubiese resuelto variar de lancha o tripulación, quedando prohibido a todo patrón admitir en la suya al pescador que tuviese empeñada su palabra a otro durante la temporada del compromiso, y aun cuando haya terminado este, mientras no satisfaga el marinero apalabrado a su maestre la cantidad metálica que le hubiese suministrado el mismo a título o por causa de su empeño; bajo la multa de 100 reales vellón al marinero o patrón infractor, en beneficio del fondo común”*⁷⁵.

Ya habían cambiado mucho las cosas y el tiempo, pero las ordenanzas de la recién creada Cofradía de San Pedro, señalaban en el año 1922 una forma de organización de las tripulaciones, que en buena parte resguardaba formas de hacer prácticamente iguales y calcadas a la anterior y muy antiguas: “Art. 69. Será obligatoria para los pescadores y patronos, **la palabra que los primeros hubieran dado** a los últimos de formar parte de las tripulaciones de sus embarcaciones por todo el tiempo que resultase contraído el compromiso, y en el caso de no fijarse término, se tendrá por subsistente mientras dure la primera costera que siga a la palabra. Si no hubiese mediado convenio expreso sobre el particular y continuase algún individuo de la Sociedad como tripulante en una embarcación durante dos o más costeras seguidas, deberá avisar a su patrón o este a aquél veinte días antes que concluya la costera, si uno u otro hubiesen resuelto variar de embarcación o tripulación, quedando prohibido a todo patrón, admitir en la suya al pescador que tuviera empeñada su palabra a otro, durante la temporada del compromiso, y aun cuando haya terminado este, mientras no satisfaga el que hubiere suministrado el mismo título o por causa de su empeño, bajo la multa de venticinco pesetas al patrón infractor, en beneficio del fondo común”⁷⁶.

7. CONSTRUCCIÓN DE BARCOS

Desde el siglo XII y hasta el XV en los playones y sable cercanos a la actual Plaza del Ayuntamiento habitualmente se estuvieron construyendo siempre barcos. Los carpinteros de ribera castreños, aprovechando las ricas y abundantes maderas de los bosques de Cerredo y el hierro de las ferrierías de Sámano, Otañes y Guriezo levantaban navíos de todos los tipos entonces conocidos en el Cantábrico. Pero la llegada del siglo XVI supondrá el inicio de un cambio sustancial en la construcción naval de Castro Urdiales: el crecimiento del casco urbano y la construcción de los

⁷⁴Arízaga (2001), p. 18, sobre esta cuestión puede consultarse también a Erkoreka (2001).

⁷⁵Reglamento, año 1879, ob. Cit., artículo 44.

⁷⁶Reglamento de la Cofradía de San Pedro, ob. cit.

muelles entorno a la Dársena obligaron a desplazar el emplazamiento de los tinglados y gradas de los astilleros hacia zonas más amplias y descongestionadas, tal como eran las cercanías de la Barrera y la playa de Brazomar. Además, los cambios técnicos que se produjeron en la construcción obligaron, dadas las características de su puerto y Concha, a elaborar barcos de tamaños reducidos en comparación con otras villas costeras.

Se construían todo tipo de buques: pensados unos para la actividad transportista, de corto o largo alcance, y otros para la pesca de altura y bajura. Sin embargo, en Castro a raíz de la gran crisis náutica del siglo XVII, y de la definitiva desaparición de la marina mercante, sólo, y no siempre, se seguirán construyendo barcos para las faenas pesqueras, y es más que seguro que éstos siempre fueron de tamaño muy pequeño, pues cuando se trataba de Lanchas mayores, llegaban siempre desde los cercanos astilleros vascos. Hasta aproximadamente 1850 siempre estuvieron censados en los padrones de la Villa uno o varios calafates, aquí más conocidos como **galafates**. Su propia denominación oficial, calafates, nos está indicando que eran humildes carpinteros que hacían un poco de todo: de vez en cuando recibían el encargo de construir algún pequeño barco, difícilmente algo más que un humilde bote, o se dedicaban a operaciones de reparación, carenado y calafateado con galipó de los barcos aprovechando la bajamar en la Dársena.

De nuevo parece que no se han conservado muchas referencias en el Archivo, pero, a parte de hacer encargos puntuales a los galafates locales, todo nos hace pensar que los pescadores castreños hasta bien pasado el ecuador del siglo XIX solían mandar construir sus barcos a pequeños astilleros de Vizcaya. Así, por ejemplo, sabemos de la compra de una lancha mayor en Guecho en el año 1849⁷⁷. En primero de marzo de 1852 en los salones municipales se celebraba un juicio verbal en el que un carpintero de rivera de Ea reclamaba el pago de una lancha a un vecino de Castro, pues después de pactar el pago en dos plazos aún le debían 776 reales: “(...) como demandante Don Manuel de Ybarra, como apoderado de don José Manuel Erquiaga vecino de la puebla de Hea en la provincia de Vizcaya (...), como demandado don Gabriel Yriberry de esta vecindad (...). Que su principal construyó una lancha mayor de pesca”⁷⁸. Otro, y último ejemplo, el 16 de noviembre de 1852, Emeterio Gaitía y Manuel Antonio de Bengoechea, vecinos de Mundaca, demandaron al armador de Castro Felipe Vital por el impago de una lancha mayor que habían fabricado⁷⁹.

Los documentos notariales dibujan también un panorama muy parecido al de los municipales. Apuntemos dos casos. En el año 1814 Luis del Portillo manifestaba en una escritura de venta, “(...) que en la ante iglesia y pueblo de Mundaca del Señorío de Vizcaya hizo construir a sus expensas una lancha mayor con ciento y quatro pulgadas de manga, cinquenta y quatro de puntal, diez y ocho codos y medio de quilla, y veinte de largo, a la cual puso los nombres de San Luis, San José y el Santo Christo de los Remedios...”⁸⁰. El 5 de febrero de 1823 “(...) parecieron (...) de la una Dn. Manuel de Trucíos Pesadillo, y de la otra Gregorio de la Helguera Trucíos y Dn. Juan Bautista de la Helguera y Da. Benigna de Trucíos consortes lexítimos y sus padres (...) y dijeron: El primero que hacía tiempo haver ordenado a uno de los maestros constructores de lanchas pescadoras en la Provincia de Bilbao le construíese una de las mayores en igual de las de este puerto con el objeto de abilitarla para la pesca en él, la misma que según aviso se halla en dique, y habiéndole solicitado el Gregorio su sobrino se la cediese en propiedad a justa tasación, y además

⁷⁷ A.M.C.U., L. J. V., 1365-1.2.

⁷⁸ A.M.C.U., J. V., 1384-L.4, Juicio, 1 de marzo de 1852.

⁷⁹ Ibidem, 16 de noviembre de 1852.

⁸⁰ A.H.P.C., Prot., Lucas Varanda Cortés, leg. 1845, fols. 111 y 112, año 1814.

la entrega en efectivo de cinco mil reales de vellón para invertir en velas, palos y restantes útiles...”⁸¹ En 1826, “(...) Don Josef Galviz vecino de Mundaca en Vizcaya (...) dijo que en el astillero del mismo Mundaca ha hecho construir a sus espensas de nueva fábrica una Lancha mayor para la pesca, que tiene diez y nueve codos de quilla, cinco menos dos cuartas de manga y dos menos cuarto de puntal, a la cual puso el nombre de San Nicolás y Ánimas, cuya lancha ha conducido a este citado puerto donde se halla y la ha vendido...”⁸² En 1841, “Don Francisco de Goitia, vecino de la villa de Mundaca y residente en esta villa de Castro Urdiales (...), dijo: Que en el año próximo pasado construyó una lancha mayor pescadora para don Miguel de Artaza por conducto de Don José de Palacio con quien hizo el contrato por la cantidad de tres mil quinientos veinte reales de vellón, entregando de presente a la entrega de la lancha mil ochocientos cincuenta...”⁸³ Prácticamente medio siglo más tarde, en el año 1863, los castreños Toribio Llacuri y Zarrandona, Dionisio de Ibarra y Carasa y Joaquín de Artaza y Llacuri, compraron una lancha mayor al constructor de Ondarroa Antonio Arriola, con una longitud de 48 pies y 9,5 de varenga, a la que bautizaron con la denominación de Nuestra Señora del Carmen⁸⁴. Entre una y otra fecha los precios, al parecer, variaron y se encarecieron mucho; pues en el primer caso Portillo vendió su lancha en Santander por 3.400 reales, y en el otro hubo que pagar en total al carpintero de ribera de Ondarroa 7.780.

CALAFATES - CASTRO URDIALES

NOMBRE	FECHA DE REFERENCIA
Severo Díaz	1853 - 18885
Andrés Díaz	1853 -
Anacleto Portillo	1853 -
Domingo Barrico	1857 -
Alejandro Díaz	1869 -
Javier Laca	1873 - 1889
Tomás Usín Uría	1880 - 1903
Lorenzo Letamendía	1890 - 1943
Filiberto Pérez Crispi	1899 - 1900
Domigo Mendieta	1903 - 1913
David García	1914 - 1948
Esteban Suárez	1921 -
Hno. Epalza	1934 -

Fuente: A.M.C.U.: 1382-17 y 1890-L.1 y Prada (85).

A partir de 1860-1870 comenzó en el puerto de Castro una especie de etapa de renovación de la flota pesquera, coincidiendo con el período de desintegración definitiva del viejo entramado gremial de la Cofradía, aparición de los primeros síntomas de una moderna industria conservera y, consecuentemente, nuevos métodos y sistemas de pesca. Los que pudieron, modernizaron sus viejas lanchas mayores, y el resto empezaron a utilizar las rápidas traineras, o, los más débiles económicamente, se hicieron con botes y botrinos.

⁸¹ A.H.P.C., Prot., Manuel Gil Urruti, leg. 1826, año 1823, fol. 68.

⁸² A.H.P.C., Prot., Lucas Varanda Cortés, leg. 1848, 7 de diciembre de 1826.

⁸³ A.H.P.C., Prot., Ildefonso Acha, leg. 1875, 25 de abril de 1842, fol. 75.

⁸⁴ A.H.P.C., Prot., Francisco Santa Marina, leg. 4425, fols., 344 y 345, 1 de mayo de 1863.



Este aumento de la demanda de barcos, y sobre todo las prisas por hacerse con traineras, dieron lugar a un nuevo auge de la construcción naval en Castro Urdiales, otra época dorada de los carpinteros de ribera que no se había vivido desde el siglo XVI. Un buen número de carpinteros vascos llegaron a Castro⁸⁵ durante la segunda mitad del siglo XIX, como muy bien ha puesto de manifiesto L. Prada en una serie de bonitos artículos de prensa⁸⁶. Hicieron de todo, pero sobre todo fueron los responsables de la universalización del uso de la trainera entre los pescadores castreños.

Es posible que esta fiebre constructora se pusiera en marcha hacia el año 1857, cuando 20 jornaleros vascos trabajaban en Urdiales a las órdenes del capataz Domingo Barrico⁸⁷. Sin embargo, enseguida casi todas las gradas tendieron a instalarse con sus pequeños talleres en la zona de Brazomar⁸⁸.

Llama la atención, además de la presencia de calafates especializados en la construcción de lanchas y traineras, que numerosos carpinteros comunes y aficionados de Castro se dedicaran a fabricar numerosísimos botes⁸⁹. Hubo una especie de fiebre generalizada, una auténtica inundación de botrinos y botes de diferentes tamaños. Un fenómeno que, sin duda, hay que contemplar en función de dos hechos novedosos por su envergadura: la consolidación de la figura de un nuevo pescador, desconocido antes del siglo XIX, el botero; y, además, la práctica de la pesca “deportiva” efectuada por numerosos aficionados. Ambas realidades eran también el reflejo del ocaso de la vieja Cofradía feudal de San Andrés; pues antes, en siglos pasados, era ella la que indicaba cuándo, cómo y quiénes había de salir a pescar, y difícilmente hubiera permitido la generalización de prácticas de pesca tan individuales. Los dos mundos de patronos/armadores, por un lado, y de tripulantes por otro, se resquebrajaban con los nuevos boteros. No es extraño, por ello, que éstos últimos no fueran bien considerados por los primeros, todavía mentalmente anclados en otras épocas.

Los problemas con el naciente mundo de los boteros debieron empezar ya en la década de 1830, tal como parece indicar el acta gremial de la reunión celebrada en el mes de marzo de 1838:

“En la villa de Castro Urdiales a veinte y siete de marzo de mil ochocientos treinta y ocho, se juntaron en el sitio de costumbre,

⁸⁵ Ortega Valcárcel (96).

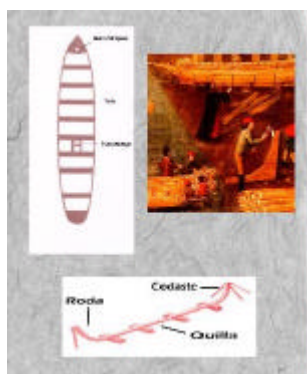
⁸⁶ Prada (85).

⁸⁷ A.M.C.U., Padrón (1857), 1890-L.1.

⁸⁸ Prada, ob. cit. Y A.M.C.U., exp. Obras, 1256-exp.8.

⁸⁹ Prada, ob. cit.

el Procurador General, Alcalde del Mar, mayordomos y Maestres de lanchas de este puerto que se nominan (...), todos maestros dueños y patronos de lanchas de pesca, y estando así reunidos, hicieron presente: que sus lanchas y tripulaciones estaban perjudicadas en la contribución de derechos para el fondo del Cabildo, con proporción a los que satisfacen los que nabegan en botes y Vateles, llegando la irregularidad a aprovecharse éstos de la imberción de aquellos fondos, lo mismo que ellos, deviendo resultar de aquí una dislocación o separación de fondos, si en esto no se toman disposiciones. También obserbaban desigualdad en el servicio por mar, respecto a que se recarga a las Lanchas mayores, con las fatigas, que no pueden hacer dichos Botes y Vateles; y que en el caso de que no se les imponga otra carga u obligación que indegnize a los Dueños de las Lanchas, vendrá día en que se abandonen estas, y se de a nbegar en buques menores, siendo en tal caso cosniguiente la dislocación del cuerpo, la destrucción de su crédito, y la ruina de los responsables al pago de las cantidades tomadas a apremio...”,⁹⁰



8. EMBARCACIONES EN EL PUERTO

Desde el siglo XI al XV el puerto de Castro Urdiales fue uno de los más activos y afamados de todo el Cantábrico. Daba cobijo a numerosas pequeñas embarcaciones de pesca y a una flota comercial y transportista entonces muy desarrollada. Sin embargo, carecía de obras y equipamiento técnico de envergadura. Casi todo era naturaleza⁹¹, aunque pródiga y con muy buenas condiciones

⁹⁰ A.H.P.C., Prot., leg. 1852, Libro de actas de la Cofradía de San Andrés del puerto de Castro Urdiales (1838-1877), acta, 27 de marzo de 1838.

⁹¹ Ojeda San Miguel (2001).

para el tamaño y características de los navíos de la época. La Ymeas protegían los playones y sable de las estribaciones del actual Ayuntamiento y salida de Mérida⁹². Allí se guarecían, o simplemente descansaban en las orillas, los barcos pesqueros⁹³.

En los comienzos de la segunda década del siglo XVI se construyeron por el cantero guipuzcoano Miguel de Santacelaya los dos muelles del puerto viejo; creando así una dársena capaz de albergar en condiciones normales a su flota de bajura. Y, sin apenas cambios, así se mantuvo el equipamiento portuario usado por los pescadores hasta mediados del siglo XIX. El dibujo que para unos pocos años antes de esa época hacía Ocharan Mazas en su célebre *Marichu* del puerto, bien pudiera haberlo hecho prácticamente igual casi cuatro siglos antes:

“Un muelle de toscos sillares defendía a Flavióbriga de las iras del mar, partiendo desde la Barrera y prolongándose hasta enlazar con el del sur de la Dársena. Constituía ésta un polígono irregular, de superficie capaz para poder fondear en su recinto, en seguro abrigo, las embarcaciones de pesca de la villa y los pataches y bergantines que de cuando en cuando, entraban en ella, y cerraba su perímetro, además del muelle sur, otro llamado del norte, que, arrancando en San Guillén, avanzaba hacia el primero, dejando sólo entre ambos estrecha gola, la estrictamente necesaria para dar paso a aquella clase de naves y conseguir al mismo tiempo la mayor quietud para las aguas interiores.

Daban acceso a la Dársena dos rampas y volaban en ella dos muellecillos, de los que especialmente se servían los marineros, presentando esta cala artificial caprichoso abigarrado aspecto, poblada de múltiples y variadas embarcaciones de pesca, entre las cuales se contaban algunas de mayor porte, que constituían entonces todo el comercio marítimo de Flavióbriga”⁹⁴.

Con ser buena la Dársena⁹⁵ y los muelles también, no estaban libres de peligros cuando la mar se alteraba. Por ejemplo, con un temporal de “equinocio de primavera”, la quietud se resquebrajaba: “Lanchas, bateles, botes, en apiñado haz, trincados unos a otros para evitar abordajes, se mecían en la Dársena, pues las aguas, tranquilas de ordinario, penetraban entonces gola adentro con flujo y reflujo, cuya corriente se extendía por toda la superficie de la cala artificial, trazando en derredor de los barcos prisioneros las volubles espiras de las remolinadas ondas”⁹⁶. “*Pajarito*, que estaba en una

⁹²Todavía a finales del siglo XIX quedaban restos rocosos. Según Pedro Garay, “hasta fines del siglo pasado existió en medio de nuestra dársena, un pequeño islote que se dejaba ver a media marea y los pescadores le conocían como “Peña Matiguitis””, Ilustración de Castro, 11 de marzo de 1990, p. 3.

⁹³A.M.C.U., Leg. 47 - 2.

⁹⁴Ocharan Mazas (18), p. 3.

⁹⁵Finalizando el siglo XIX todavía dentro de la Dársena quedaban restos de las viejas Ymeas medievales. En el periódico Fray Veras del año 1894 (6 de mayo, n.º. 128) se daba cuenta de la siguiente noticia: “Aprovechando la estancia en esta del buzo empleado en los trabajos de los cargaderos en construcción de la compañía “Castro - Alén” se verificaron días pasados importantes reformas en la dársena del puerto.

Los señores ayudantes de Marina y de Ingenieros habían visto cuan perjudicial y peligrosas eran las dos piedras existentes a la entrada y dentro de la dársena y al efecto procedieron a volarlas, lo cual se consiguió con el auxilio del buzo dando un resultado satisfactorio”.

⁹⁶Ocharan Mazas, ob. cit., p. 346.

lancha, trincándola con varios chicotes a un batel para evitar los choques de aquellos barcos al continuo abordarse por la resaca...”⁹⁷

Con mal tiempo del Noroeste “Las rampas y muellecillos de la Dársena estaban llenos de embarcaciones de pesca, puestas allí en seco, porque la resaca era tan fuerte, que las aguas se precipitaban por la gola en hirviente cascada y volvía a salir en impetuoso torrente, y este continuo flujo y reflujo dentro de la Dársena hacía chocar lanchas, traineras, botes y bateles, amagando verdaderos abordajes”⁹⁸.

Magníficas son las descripciones que Luis de Ocharan hace en *Marichu* sobre la vida de los marineros y pormenores de la costa y puerto de Castro. Si antes, y en más de una ocasión hemos hecho referencia a la dramática desaparición del viejo Archivo de la Cofradía de San Andrés, por lo que se refiere a cuestiones técnicas del mundo pesquero y análisis sociales la novela de Ocharan es su seguro sustitutivo. La única forma de acercarse a un mundo hace ya mucho tiempo perdido. Con la obra de Ocharan pasa algo parecido a los relatos históricos de Javier Echavarría: muchos eruditos se sirven muy a menudo de sus descripciones y valoraciones, sin llegar a reconocer, como indica la más elemental decencia intelectual, la procedencia.

El único apoyo, a modo de primitivo faro, que tenían para la navegación los castreños era el de la vieja Atalaya. Antiguo mirador, observatorio de los entendidos ancianos de la Cofradía, y minúsculo lanzador de las salvadoras llamas:

“En la parte superior de la sección de rocas comprendidas entre dicho pedregal, llamado hoy de *Señá Santiago*, y el callejón antes descrito – rocas que servían de atalaya a los pescadores- construyeron éstos una casilla y una cocina u hornillo abierto a pique del mar, donde guardaban la leña y encendían las *lajas* para las *novistas*”⁹⁹. “(...) Marichu quiso seguirlos; pero le instó el padre Coraje que se resguardara en la casilla donde almacenaban la leña para las *lajas* ...”¹⁰⁰ (...) salieron a la Atalaya, donde el fuego de las *lajas* alumbraba con cárdenos rojos los rostros...”¹⁰¹ Al llegar rocas adelante hasta aquellas sobre las que estaba construida la casucha de las *lajas*, para las *novistas*, en la Atalaya, quedó Marichu asombrada de lo grandioso del espectáculo que se le ofrecía a la vista”¹⁰². “Ya lo sabes, Cascarillas, al atalayero que atice duro, para que a pesar del tiempo se vean las *lajas*, y no te olvides que si topamos con la

⁹⁷ Ibidem, p. 554.

⁹⁸ Ibidem, p. 553.

⁹⁹ Ibidem, p. 4.

¹⁰⁰ Ibidem, p. 236. Al finalizar el siglo XIX, un informe municipal sobre el alumbrado de la zona del puerto y aledaños decía : “La Comisión de Alumbrado y obras cumpliendo el encargo que se le encomienda en la sesión última, dice: que hace falta una luz de veinticinco bugías por lo menos en la misma Atalaya para que sirva de orientación a las embarcaciones en días de niebla que venga a producir el mismo efecto que las hogueras que de antiguo se servían los marineros para días de borrasca...”, A.M.C.U., leg. 1175-expte.3.

¹⁰¹ Ocharan Mazas, ob. cit., p. 239.

¹⁰² Ibidem, p. 556.

lancha, no habiendo novedad a bordo, encenderemos los haces de paja para tranquilidad de todo el gremio”¹⁰³.

El viejo puerto y concha de Castro Urdiales, gracias a su posición de gran abertura a la mar, tenía una arribada relativamente fácil, en condiciones normales, sobre todo si las maniobras se hacían a remo. Pero la vela, y a partir de las últimas décadas del siglo XIX la propulsión a vapor, requerían de cierta pericia y maniobras precisas. En el año 1886, momento en que se intentó montar un embarcadero-muelle para cargar mineral de hierro en las cercanías del Torrejón, una comisión de patrones de pesca, capitanes de barco y prácticos elaboraron un informe, en oposición al mismo, que explicita muy bien el carácter de aquellas maniobras:

“Cuando reinan los vientos del Este hasta el Sur, los barcos de vapor que hacen el comercio de cabotaje con este puerto y atracan a sus muelles, saliendo, por ejemplo, de Bilbao, vienen rozando la Costa Sur hasta enfilar la punta del Torrejón, y de allí toman la boca del puerto en toda seguridad. Los barcos de vela y las lanchas de pesca, reinando aquellos vientos, vienen en bordadas hasta cerca de tierra, tomando en la punta del Torrejón la del puerto en popa o ligeramente de bolina (...).

Todo buque de vela que viene a tomar el puerto de Castro - Urdiales, en vientos del 3º cuadrante, tiene que tomar a punta de volina tomando siempre de primera bordada en la dirección de la punta de Cotolino o sea el Arenal según el viento sea del Sur al Oeste, y teniendo que boltegear desde puntos indicados para de vuelta en vuelta poder conseguir el puerto (...).

Los buques que vienen por la parte del E. Y aún del Norte, siendo de porte mayor, tienen siempre que arrimarse bastante a la Costa de la punta de Cotolino, e irse descendiendo poco a poco a la costa del Arenal, hasta tanto que quede enfilado la entrada de puerto, así que esté enfilada continuar en su demanda a poca marcha (...).

Todo buque que viniera en demanda del puerto con vientos del cuarto cuadrante necesitaría al llegar a Santa Ana ceñir el viento por mura de estribor, continuando la bordada en dirección al Arenal ...”¹⁰⁴

Los atalayeros habían cumplido desde la Edad Media otro importante papel, y, tal como se recordaba en el año 1909 en el periódico “La Ilustración de Castro”, su desaparición en los últimos decenios del siglo XIX resultó un serio problema para los pescadores castreños: “No estaría de menos volver al sistema de los antiguos atalayeros. Este título se daba por el Gremio a algunos patrones a quienes se creía con aptitudes para ello. Los atalayeros llevaban una bandera que se izaba en el palo de la embarcación cuando el celaje amenazaba temporal y detrás de las embarcaciones que

¹⁰³ Ibidem, p. 238, también, a decir de J. Garay, hacia 1840, el tamborilero de Castro, cuyo sueldo era sufragado entre Cabildo y Ayuntamiento, “Redoblaba alocadamente cuando la borrasca se cernía, y las lanchas no habían arribado. Se corría toda la costa del oeste, desde el Rebanal, a los Campos, Cerdigo, Allendelagua, la Atalaya, y punta del muelle, y encendía hogueras que llamaban lajas para guiar a puerto a los perdidos pescadores”, Ilustración de Castro, marzo de 1997, p. 4.

¹⁰⁴ A.M.C.U., leg. 1181-doc.s/n(5).

izaban la bandera regresaban al puerto las demás, quedando sujetos a una multa los patrones que no obedecían...”¹⁰⁵

Y, viniendo de la mar, al igual que en época medieval, la mejor referencia de arribada que tenían los pescadores era la gran naturaleza castreña: “Como primer punto de reconocimiento de Castro desde la mar, el principal es el Monte de Cerredo y después, algo más cerca, el conjunto del castillo, faro y la iglesia de Santa María, que destacan mucho desde la mar”¹⁰⁶.

Más grandes o más pequeñas, con mejores técnicas, de mayor o menor calibre, los barcos pesqueros, la herramienta de trabajo principal de los pescadores castreños, no eran en medio del Cantábrico más que un frágil flotador:

“-¿Qué le paice, doña Marichu, de la triste vida del pobre marinero?- advirtió Pajarito -.Métase usted en una cáscara de nuez –pues al respectivo del mar el mayor buque no es ni eso- y aguante lo que venga, que así puede ser una brisa de nordeste como un equinoccio cerrado como el de ahora; y después de mil tumbos, sinfinitas melancolías en las santimperies del mar, trabajos que no son para dichos, en continuas maniobras, mal trajeado y peor comido, si es que no se va uno a las espeñas, o a pique en la metán del océano; por todo sustipendio, al finiquitar el viaje, se alcontra usted con que no gana para echar una culera a los sus calzones. ¿Es u no el Evangelio lo que estoy parlando, doña Marichu?

- Es, en verdad, muy penosa la vida del pobre marinero- asintió Marichu”¹⁰⁷.

Entre los protocolos notariales de Castro Urdiales se encuentra un precioso documento, que además de señalar la vulnerabilidad de las embarcaciones tradicionales, nos proporciona una descripción ambiental del mundo de las lanchas a principios del siglo XIX de un indudable valor testimonial. Dejemos hablar a los actores. En el año 1823 se presentó ante el Alcalde de la Villa “José Galdez, vecino del pueblo de Mundaca en la Provincia de Bilbao (...) dijo: que habiendo salido del citado pueblo gobernando una lancha pescadora nueva con destino a esta dicha villa para entregar a su dueño Dn. Pelayo de Ornoas, uno de los maestros de este cavildo de mareantes el día cinco del actual en unión de su hijo José, Juan de Amuncotegui, José Vierzaga y dos mujeres llamadas María Alviz la una y la otra Melchora, cuyo apellido ignora, que iban a ver a sus maridos que se hallan trabajando en la villa de Limpas de esta Provincia, le ocurrió la inesperada novedad de haver naufragado a legua y media de esta referida villa de resultas del repentino golpe de viento Norueste que les cayó como a ora de las cuatro y media a cinco de la tarde del advertido día, por cuja ocurrencia fueron ahogadas dichas mujeres y el Vierzaga, y igual suerte hubiera

¹⁰⁵ Ilustración de Castro, 30 de mayo de 1909, nº. 540.

¹⁰⁶ Garay, P., Ilustración de Castro, 11 de noviembre de 1990, p. 3.

¹⁰⁷ Ocharan Mazas, ob. cit., p. 559.

cavido al exponente y restantes indicados a no haver pasado por aquellas aguas los barcos pescadores de este puerto al comando de Dn. Manuel Cortés de los Heros que los auxiliaron y recogieron cual es notorio en esta recordada villa...” En la información oficial que se abrió, el patrón Manuel Cortés, llamado como testigo, decía: *“que regresando de la pesca del Bonito con su Lancha pescadora en unión con la Tripulación a su comando (...) vieron a legua y media de esta villa N. S. Con la punta de Rebanal ymediata a ella unas personas que pedían socorro en salvase sus vidas, y acercándose a ellas con el objeto de faborecerlas en cuanto les permitió el Uracán de viento Norueste que repentinamente les sobrevino, lograron cojer al el que se dice Juan de Amunategui, y no pudiendo hacerlo de otros dos que se hallaban en higual estado comunicó en alta voz higual suceso a manuel de los Heros, siguiente maestre de Lancha, que venía por sus haguas y a la popa, a fin de que los ausiliase en los posible, y tubo efecto por haber visto a su entrada en este puerto conducir a los dos naufragados que el declarante no pudo socorrer...”* Manuel de Los Heros añadía: *“que la tarde del día cinco del que rije como a hora de las quatro y media de ella en que veía para este puerto de la pesca del bonito, y a legua y media poco más o menos de esta dicha villa Norte Sur con la punta que se dice de Rebanal, cojieron a dos personas que estaban en le mayor apuro a resuletas de haver naufragado, asida la una al timón sin duda de la lancha zozobrada, y la otra agarrada de remos...”*. Por último, un tripulante testificaba *“que introduzidos abordo de su lancha vieron heran D. Josef de Galviz y su hijo Josef María, a quienes hace años tienen tratados y conocen la mayor parte de indibiduos de esta cabildo de mareantes: los quales manifestaron venían conduziendo una Lancha nueva para D. Pelayo de Hornoas, y que sin duda se habían habogado dos mujeres que conducían e iban a habistarse con sus maridos que estaban en la villa de Limpias y otro mozo de su tripulación, mediante a que desde el acto de tumbar las lanchas no bolbió a verlos...”*¹⁰⁸

Utilizando el lenguaje popular y marinero de Castro, hay que pensar un poco lo que era aguantar con aquellos barcos un macazón en la mar (niebla), un maretón (mar gruesa), chaparradas y ventoladas, turbones, mares de capillo (grandes olas), y soportar las machacadas continuas a bordo. Además de penosa y peligrosa, la vida de los pescadores en sus endebles embarcaciones resultaba sumamente dura en términos de fatiga. Imaginemos lo que tenía que ser subir, luego bajar, las lanchas por las rampas del puerto cuando hacia mala mar. O, sobre todo, si no había marea, lo que era arrastrar los barcos por las piedras y fango hasta lograr que flotasen:

- “Mientras así hablaba, el franciscano, seguido del aplicado marinero, bajó la rampa del pescado, dio algunas órdenes a quienes inútilmente trabajaban en poner a flote la embarcación, holló resueltamente el cieno de la Dársena, en cuyo fondo negro, desaparecieron sus sandalias, arremangó el habito, aplicó el hombro al branque y, tras un esfuerzo gigantesco, con un “¡hala, valientes!”, y dos o tres ¡corajes! Hizo que la lancha se deslizara lo necesario para flotar tranquila y majestuosamente en las dormidas aguas de la Dársena”¹⁰⁹. “(...) Desde allí vió, en la rampa de la calle de la Correría, varios marineros que forcejaban por poner a flote una lancha, mientras el patrón, Escampavía, entre juramentos, apóstrofes y gesticulaciones grotescas, saciaba su cólera en un muchacho desclazo de pie y pierna, pues sólo cubrían sus carnes

¹⁰⁸ A.H.P.C., Prot., Manuel Gil Urrutia, leg. 1826, año 1822, fols. 100 - 104.

¹⁰⁹ Ocharan mazas, ob. cit., pp. 59 y 60.

medio pantalón y tres cuartas de camisa (...), tan pronto no conseguían poner a flote la lancha, como echaba a rodar por el cieno al pobre muchacho...”¹¹⁰

De todas maneras, si tenemos en cuenta que la poca capacidad de las embarcaciones se traducía en que eran muchos los días a lo largo del año en que no se podía salir a faenar, sobre todo en invierno y otoño, el puerto de Castro puede ser considerado como pequeño y con algunos graves problemas, como ya hemos visto, de seguridad. Faltaba capacidad en la Dársena, y la Concha era en muchas ocasiones inaprovechable por la existencia de grandes grietas en las rocas cercanas a San Guillén y al Canto de Santa Ana y, evidentemente, por la todavía carencia de rompeolas¹¹¹. No es extraño que las algunas lanchas hacia el año 1828, como en épocas medievales otras naves de cierto porte, tuvieran que invernar fuera del puerto de Castro. En el año nombrado, y sirva como ejemplo, cuando el ya conocido por nosotros Teodoro del Acebal, cedía su lancha mayor en usufructo a cuatro marineros, establecía que sería obligación de éstos “(...) llevar la lancha a Ymbernar y traerla a este puerto al tiempo regular”¹¹². El veterano hombre de mar, Pedro Garay escribía en 1989: “¿Sabía usted? (...) Que por los inviernos, los pescadores castreños, las embarcaciones que no empleaban en la invernada, las llevaban a varar al río Brazomar”¹¹³.



¹¹⁰Ibidem, pp. 58 y 59.

¹¹¹Aunque no sea propiamente infraestructura, algo debió mejorar la navegación en Castro en los últimos años del siglo XVIII, cuando se creó aquí un *Escuela Náutica* bajo la dirección del acreditado Servando Calera, Duo (2000), p. 63. Según Pedro Garay (desconocemos la fuente) “(...) por el año 1750 en Castro Urdiales había una escuela de Náutica y ésta fue fundada por D. Francisco Escorza (una calle de la Correría lleva su nombre), que dicha escuela, cien años después, aún funcionaba y era sostenida con los créditos por el impuesto del capital. (...) en el año 1845, el número de alumnos de esta escuela de Náutica, pasaba de 50 y varios de ellos sobresalieron en la práctica de la navegación”, *Ilustración de Castro*, 5 de mayo de 1991, p. 3. La Obra pía creada por Escorza, además de clases de náutica, funcionó como cátedra de Latinidad y Gramática. Fue a partir del año 1833 cuando la institución más se preocupó por los estudios náuticos, hasta el punto de llegar a contar con el magisterio en los años cuarenta del siglo XIX con el vizcaíno José Benito de Goldaracena, luego profesor en Bilbao y autor de un tratado sobre la materia, A.M.C.U., “Cuentas y documentos referentes a la escuela y aniversario de don Manuel Antonio de Escorza”, leg.1224, doc. S/n (3).

¹¹²A.H.P.C., Prot., Lucas Varanda Cortés, leg. 1848, 14 de abril de 1828.

¹¹³Garay, P., *Ilustración de Castro*, diciembre de 1989.

9. EL PROBLEMA DE LOS ATALAYEROS EN LOS AÑOS CENTRALES DEL SIGLO XIX

Gracias al hallazgo de uno de los libros de actas de la Cofradía de San Andrés, en el que se recogen los acuerdos de la misma entre los años 1838 y 1871¹¹⁴, sabemos que uno de los mayores quebraderos de cabeza que tuvieron sus dirigentes en aquellos años fue el de la autoridad de los atalayeros. Sin duda, como enseguida podremos comprobar, era el efecto directo de la desintegración del viejo poder de origen medieval del Cabildo, en una época en que, con pasos hacia atrás y adelante, éste se estaba convirtiendo en una simple mutua o posito de pescadores.

En la década de 1830, casi siempre en el mes de marzo, se juntaban el procurador General, Alcalde de Mar, mayordomos, diputados y los dueños de las lanchas mayores, para nombrar a los marineros que, por su experiencia y pericia, iban a ejercer la labor de atalayeros en las lanchas. Con una particularidad: se designaban “atalayeros de invierno” y “atalayeros de verano”, fundamentalmente al cuidado de las acciones de las lanchas mayores en la pesca de besugos, primero, y de bonitos después.

Pues bien, el afán de pescar más en años en que había más demanda que en siglos anteriores de pesca en el puerto - recordemos los efectos de la apertura del Camino de Bercedo y de la pujante industria escabechera y conservera, y la paulatina pérdida de respeto a la antigua autoridad gremial-, hizo que las órdenes de los atalayeros fueran desobedecidas en múltiples ocasiones. Veamos algunos casos tremendamente demostrativos. En el año 1843 se reunieron las autoridades de la Cofradía con los maestros de lanchas mayores, haciendo presente el Procurador que:

“(...) a consecuencia de haber salido a la pesca del Bonito el día tres del corriente (agosto), y estando diseminadas las lanchas en esta faena en el mar, se puso la bandera por tres atalayeros para que el Cabildo biniese al puerto por el mal aspecto del celage (...). Que dicha señal fue vista y obedecida por diez lanchas que con los referidos atalayeros arribaron en el puerto a las dos de la tarde, abiendo quedado el resto pescando por no haber visto, y no había descargado el tiempo. Que visto que dichas lanchas binieron a puerto con doscientos y pico de quintales, se suscitaron reclamaciones por las lanchas bendidas con la atalaya para que fuesen indemnizadas en lo que habían dejado de pescar...”¹¹⁵

Lejos de ser un caso fortuito, tres años después volvió a ocurrir, aunque ahora en invierno, algo parecido:

“Se hizo presente por el procurador que a consecuencia de haber salido a la pesca del besugo el día veinte y uno de abril (...), y estando todas las lanchas como a la distancia de legua y

¹¹⁴A.H.P.C., Prot., leg. 1852, Libro de actas de la Cofradía de San Andrés del puerto de Castro Urdiales (1838-1877).

¹¹⁵Ibidem, acta, 8 de agosto de 1843.

media del puerto, se puso atalaya a consecuencia del mal semblante del Tiempo; que a esta señal binieron todos hacia el puerto en el que entraron diez y seis entre ellas cuatro de atalayeros, pero el resto dellos y Cabildo se aguantó en la Mar, por lo que hubo de celebrarse juicio verval escrito ante el Señor procurador, quien en vista de las razones (...), opinó antes de fallar se hiciera presente a los dichos patrones su parecer conciliatorio, reducido a que se dejase a las lanchas que hicieron alguna pesca el producto de ella, y a las que regresaron obedeciendo se les indemnizase de los fondos de este Cabildo; en lo qual se convinieron todos los dichos patrones presentes. Y habiendo procedido a la liquidación resultó corresponder a cada una cincuenta y cinco reales, que han de estraerse de los fondos gremiales; intiéndase que esta medida se toma como única y sin egemplar en su clase y sin que en manera alguna sirva de norma ni egemplo para los subcesibo”¹¹⁶.

El asunto alcanzó tal calibre, que a comienzos del año 1853 se celebró una reunión extraordinaria de los rectores del Cabildo y patrones de lanchas bajo la presidencia de Don Santiago Pérez del Camino, Ayudante militar de Marina del distrito de Castro, para tratar de solucionar el problema. De allí salió una *comisión* con el encargo de establecer unas nuevas reglas para los “*Atalayeros en Alta Mar*”, en la que se integraban cuatro representantes de los patrones y tres de los “*individuos tripulantes*”. En el mes de agosto¹¹⁷ la comisión presentó su estudio “*relativo a la observancia de Atalayas*”. Y el Gremio, “*considerando de suma importancia para la conservación y aumento del gremio la observancia de Atalayeros en la Mar*”, aprobó un nuevo reglamento general al respecto:

“1º. Todos los días de Santa Catalina se nombren seis atalayeros por los doce diputados del dicho Gremio a presencia del procurador y alcalde de mar, cuyo nombramiento recaiga en las personas más inteligentes, teniendo estos cuidado en probanzas en los días y tiempos que se necesario y convengan; y cuando el tiempo esté dudoso proceda al llamamiento de dichos atalayeros y vayan a la Atalaya a observarles cada uno por si, y después de haberlo mirado detenidamente hacer dichos talayeros después reunión a casa del Alcalde de el Mar, donde dará cada uno su parecer de si se puede o no ir en aquel día al mar, en lo cual se estará a lo que resuelva la mayoría a los cuales se les tomará juramento en forma de que bien y fielmente fundarán las atalayas en los tiempos que convengan sin hacerse por parcialidad, amistad, ni particular interés, sino por bien y utilidad de los maestros pescadores y navegantes de dicho Gremio, y no queriendo aceptar dicho cargo los nombrados en la forma expuesta caiga en contra en forma de trescientos marabedises para necesidades del Gremio.

¹¹⁶Ibidem, acta, 20 de abril de 1846.

¹¹⁷Ibidem, acta, 19 de agosto de 1853.

2°. *Que dichos atalayeros seguirán en su cargo hasta otro nombramiento, advirtiendo que en la Costera de invierno cuando se va a la pesca del besugo no se podrá salir del puerto después de las nueve de la mañana en atención a los días cortos, porque podrán redundar graves peligros como era notorio, pero se podrá ir a hacer la pesca de Merluza o otros pescados a la bajura hasta que no hayan dado las doce del día, y el que lo contrario hiciere pierda toda la pesca con más las multas de tres mil maravedises, invertidos todos para las necesidades del Gremio.*

3°. *Que el otro nombramiento de atalayeros tendrá principio el día primero de Carnabal, con las mismas solemnidades que se expresan en la regla primera con aumento de dos o más atalayeros, por ser más las lanchas, los cuales deven hacer su oficio en la primavera para la pesca del besugo, merluza en la bajura y otros pescados que se siguen por cualquier lancha (...) los cuales seguirán del mismo modo todo el verano en la pesca del bonito, y en el otoño en la de merluza, sardina y demás que se hicieren, terminando su cargo en día de Santa Catalina.*

4°. *Atento a que de no obedecer dichos maestros y pescadores de dicho Cabildo a los atalayeros cuando ponen atalayas siguiendo a la Mar, estando en ella pescando y antes de salir ha redundado y podrá redundar grave daño y pérdida en disminución de dicho Cabildo, como está visto por experiencia perderse y ahogarse en el Mar por no obedecer dichas atalayas en los malos tiempos e infortunios que repentinamente suelen caer, ordenan que ningún maestre, pescador ni navegante del Gremio, después de puesta dicha atalaya no salga del puerto y muelle de esta villa con su Lancha a la pesca de los besugos, y si después de haber salido, yendo o estando pescando y caladas se pusieren las atalayas por los atalayeros o alguno de ellos, los dichos maestros y pescadores alzen sus cuerdas y se vuelban unos y otros sin obstrucción ni hacer caso (...) contra la atalaya que (...) so pena de diez mil mrs. cada maestre pescador que lo contrario hiciere y además pierda todo lo que hubiere pescado y pesque después de puesta la atalaya e concurra en pena de dos mil mrs. de multa a los que después de puesta la atalaya gremial de ella y de los dichos atalayeros caso de que fuere maestre y mil mrs. si fuesen tripulantes, las cuales penas y pescas sea todo para el Cabildo, lo cual se ejecute con todo rigor y sin remisión alguna porque así conviene al bien público y aumento de dicho Cabildo.*

5°. *En virtud a que en tiempo de invierno hay ocasiones en que aquel está receloso para ir a las atalayas del Nordeste en este caso los atalayeros pondrán su atalaya para ir a las playas del Oeste.*

6°. *Cuando se va al Abra de Laredo en tiempo de invierno se encenderán las linternas a la hora acostumbrada para aprovechar otro día (...) a la pesca del besugo, considerando como momento de dar a la vela para retirarse de dicha Abra el haberse encendido tres linternas.*

7°. *Que cuando en verano arrien los atalayeros las Mayores obedecerán todos los demás y que los atalayeros cuando hagan a la maniobra arboleen*

su Vandera en cualquier palo, y que ninguno siga delante sin que primero los haga el atalayero.

8º. Que asimismo cuando se hallen las lanchas en tiempo de verano distantes de la tierra pongan su bandera para recoger al Cabildo cuando les parezca regular.

9º. Ygualmente cuando en tiempo de verano vengan algunas lanchas a este puerto y otras se queden en la Mar, éstas no seguirán adelante a hacer la pesca del bonito hasta que se concurran con ellas las que fueron al puerto el día anterior, lo cual tendrá efecto desde el trece de junio hasta el veintinueve de septiembre de cada año, y el que lo infringiese se le impondrá la pena de la pérdida de la pesca que conduzca.

10º. Ygualmente que todo lo expuesto se ponga en conocimiento del Señor Brigadier...”¹¹⁸



A pesar de la meticulosidad del articulado, los abusos y desobediencias prosiguieron, y el Cabildo no tuvo más remedio que establecer en el año 1857 penas pecuniarias muy duras para los transgresores:

“(...) se hizo presente por este (el Procurador) que siendo preciso el cortar de una vez los grandes abusos que se están cometiendo por algunos individuos que desobedecen las señales que ponen los atalayeros nombrados al efecto y con el fin de evitar con arbitrariedad las desgracias que puedan sobrevenir, era indispensable acordar las penas que creyeran conveniente imponer a los contraventores hasta que se aprueben definitivamente los nuevos Estatutos gremiales que se remitieron tiempo hace al Gobierno de S. M., y después de haber discutido los concurrentes largamente sobre el particular acordaron lo siguiente: Todo patrón que desobedeciere en el Mar las señales que ponga cualquiera de los atalayeros de este Gremio, será castigado con la multa de cuarenta reales de vellón en el caso que no tenga pesca a bordo, y si las hiciere después de puesta dicha señal perderá toda ella además de los cuarenta reales que

¹¹⁸Ibidem.

se les impondrán por la multa establecida. Yguualmente todo patrón que no obedeciese a cualquiera de los atalayeros que pongan la bandera en ocasión de estar pescando han de dar la mitad del importe de la pesca que hiciere, además de los cuarenta reales de la multa de que queda hecho mérito en la base anterior. El importe de las multas que se hagan efectivas a todos los que desobedecieren las atalayas serán distribuidas religiosamente entre todos los patrones de las lanchas mayores. Toda lancha que por quedársela el viento no pudiese regresar al puerto, estará obligada a esperar en el sitio en que se encuentre a las demás del Cabildo habrá de hacerse de nuevo a la vela si el tiempo lo permite, y sino las aguardase perderá toda la pesca que hiciere. Con lo que quedaron convenidos todos los concurrentes...”¹¹⁹

Todos fueron intentos baldíos. La nueva perspectiva de los tiempos que contemplaba la pesca como un negocio, y ya no simplemente un modo de vida, regido por la ley de la “oferta y demanda” de lo que hemos dado en llamar “economía de mercado”, cada se imponía más intensamente. Había que pescar más. Como fuese, a pesar de los peligros de la mar. Por eso no resulta extraño que en 1869 se reunieran los componentes de la nueva “comisión administrativa” del Cabildo y los patrones de lanchas mayores y

“(…) acordaron que se leyeran los artículos cuarenta y cinco, cuarenta y seis, cuarenta y siete, cuarenta y ocho y cuarenta y nueve de los Estatutos gremiales, y leídos por el Secretario en alta voz, de modo que todos los entendieran, manifestaron quedar enterados y conformes con cuanto en los mencionados artículos se dispone, conviniéndose unánimemente en que se suprima, como desde ahora queda suprimida y derogada la parte del cuarenta y nueve que se refiere a la multa de doscientos reales cuando la embarcación que hubiese desobedecido a la señal de las atalayas, no hubiese hecho pesca alguna, en cuyo caso tienen por bastante castigo el trabajo empleado en valde. Quieren que se respeten y cumplan puntualmente en lo demás las disposiciones de dichos artículos sin excusa ni pretexto alguno y que el Alcalde de mar que sea o fuese en lo sucesivo, imponga y exija por sí mismo las multas en que los atalayadores y patrones incurran respectivamente, y todos los individuos multados podrán apelar de las determinaciones y fallos del Alcalde ante la Comisión Administrativa, que reunida que reunida con el mismo Alcalde,

¹¹⁹Ibidem, acta, 27 de marzo de 1857. Decía el Cabildo en un alegato al Ayuntamiento en el año 1856: “La poca duración de los días en la estación de invierno no permite sin temeridad manifiesta que puesta una vez por los atalayadores las señales para el regreso de las lanchas al puerto, por las malas apariencias del tiempo, se haga contra atalaya o señal de virada en dirección a las playas, y la prudencia aconseja, medido también el tiempo, que se haga una sola virada en las estaciones de primavera, verano y otoño...”, fol. 141.

todos con voz y voto, confirmarán o revocarán por mayoría de los mismos el primer fallo que se hubiese dado, llevándole después el Alcalde a puro y debido efecto, sin ulterior apelación en recurso, pues todos están conformes en que ninguna de esta clase de cuestiones pase al conocimiento de los tribunales ordinarios, confiriendo caso necesario a la justicia del Mar de este Gremio las atribuciones, poder y facultad que por derecho se siguiere para entender de las mismas”¹²⁰.

El Reglamento nuevo de la Cofradía, aprobado en el año 1879, intentó definitivamente zanjar la cuestión de los atalayeros y de la solidaridad en la mar en su título 7º:

“De las Atalayas. La comisión administrativa nombrada todos los años en el 1º domingo de Noviembre los socios que han de desempeñar el cargo de atalayadores durante la costera de invierno y hará igual nombramiento el primer domingo del mes de Marzo para las costeras de primavera, verano y otoño, procurando que los elegidos reúnan las circunstancias de honradez, prudencia, conocimiento y experiencia que deben tener para el desempeño de su delicado cometido¹²¹. Los atalayadores nombrados prestarán juramento ante el presidente de conducirse fielmente en el desempeño de su cargo y de obrar siempre según les dicte (...) su saber y conciencia en bien y provecho de la sociedad¹²². Correrá a cargo de los atalayadores: 1º hacer en la mar las señales convenidas enarbolando bandera en los palos de sus embarcaciones si es de día o encendiendo de noche las linternas, siempre que crean peligroso el tiempo para las lanchas que vayan en derrota de las playas o se hallen pescando en ellas o en cualquiera de las abras. 2º Corresponder en sus respectivas embarcaciones a las señales del atalayador, que 1º largue bandera o encienda la linterna, para que puedan ser vistas por las tripulaciones de las demás lanchas. 3º hacer rumbo en dirección a este puerto o al que crean deben dirigirse según el tiempo, desde el momento en que pongan las atalayas. 4º Señalar por medio de las mismas, cuando consideren peligroso por las apariencias del tiempo hacer las pescas del besugo en las playas del Nordeste, a fin de que se dirijan las lanchas a las del O.¹²³. Durante la costera de invierno no podrán ponerse en un mismo día atalayas y contra atalayas, y solo en las de bonito será permitido hacerlo a los atalayadores dos veces, en el caso de desaparecer a su juicio las apariencias del mal tiempo que motivaron las primeras señales¹²⁴. Todos los patrones y tripulantes de lanchas estarán

¹²⁰Ibidem, acta, 19 de marzo de 1869.

¹²¹Reglamento, año 1879, ob. Cit., artículo 45.

¹²²Ibidem, artículo 46.

¹²³Ibidem, artículo 47.

¹²⁴Ibidem, artículo 48.

obligados a obedecer religiosamente las atalayas, y una vez puestas harán rumbo desde luego en sus embarcaciones en dirección al Puerto, bien se hallen en derrota de las playas o bien pescando en ellas o en cualquier abra, sin más retraso en este último caso que el necesario para recoger a bordo los aparejos o artes de pescar. La desobediencia de las atalayas será castigada con la pena de 300 reales vellón¹²⁵. Cuando por causa de avería u otro accidente hubiese necesidad de socorrer cualquier lancha de la sociedad en el mar será obligación de las inmediatas prestar a sus compañeros todo el auxilio o ayuda que sea compatible con las circunstancias del tiempo y del caso, procurando eficazmente salvar la tripulación que se halle en peligro, y conducir a salvamento la lancha o embarcación averiada que hubiese zozobrado y la tripulación de la lancha que se desentendiese de tan sagrado deber hallándose en posibilidad de cumplirle incurrirá en la multa de mil reales vellón en favor de los herederos legítimos de los pescadores que pereziesen, y de no ocurrir esta desgracia se aplicará la multa o multas al fondo social¹²⁶. Si acaeciese que algún patrón o marinero enfermase en el mar hallándose pescando o haciendo rumbo a las playas será obligación de la respectiva tripulación regresar inmediatamente al puerto sin más tardanza en el 1º caso que la que sea indispensable para recoger a bordo los aparejos de la pesca, y el patrón o tripulación que faltasen a este deber, serán castigados con la multa de 300 reales vellón con destino a la caja social¹²⁷”.

Todavía, en el año 1922, a pesar de que ya ha hecho acto de presencia la propulsión a vapor y otros avances en la navegación de Castro Urdiales, las ordenanzas de la Cofradía nueva de San Pedro siguen dedicando una cuantos e importantes capítulos a la cuestión de los atalayeros y seguridad en la mar, inspirándose literalmente en las anteriores reglas de 1879:

“Art. 70. El primer domingo de noviembre de cada año, se hará el nombramiento de los socios que han de desempeñar el cargo de atalayeros durante la costera de invierno, y el primer domingo de marzo, el de los de primavera, verano y otoño, procurando que los elegidos reúnan las circunstancias de honradez, prudencia, conocimiento y experiencia que deben tener para el cumplimiento de su delicado cometido.

Art. 71. Los atalayeros nombrados prestarán juramento ante el Presidente, de conducirse fielmente en el desempeño de su cargo y de obrar según les dicte su saber y conciencia en bien y provecho de la Sociedad.

¹²⁵Ibidem, artículo 49.

¹²⁶Ibidem, título 9º. De los socorros que los socios deben prestarse en el mar, artículo 56.

¹²⁷Ibidem.

Las faltas que se cometan por los mismos en las funciones de su cometido, serán castigadas con la inhabilitación perpetua para el desempeño de dicho cargo.

Art. 72. Correrá a cargo de los atalayeros: 1º. Hacer en el mar las señales convenidas, enarbolando bandera en los palos de sus embarcaciones, si es de día, o encendiendo de noche linternas, siempre que crean peligroso el tiempo para las embarcaciones que vayan en derrota de las playas o se hallen pescando en ellas o en cualquiera de las abras; 2º. Corresponder en sus respectivas embarcaciones a las señales del atalayero que primero largue bandera o encienda la linterna para que puedan ser vistos por los tripulantes de las demás embarcaciones; 3º. Hacer rumbo en dirección a este puerto, o al que crean deba dirigirse, según el tiempo, desde el momento en que pongan las atalayas.

Art. 73. Todos los patrones y tripulantes, estarán obligados a obedecer religiosamente las atalayas y una vez puestas, harán rumbo desde luego sus embarcaciones en dirección al puerto, bien se hallen en derrota de las playas o bien pescando en ellas o en cualquier abr, sin más retraso en este último caso, que el de hacer una largada y recoger a bordo los aparejos o artes de pescar. La desobediencia a las atalayas, será castigada con la pena de doscientas pesetas de multa, y el que reincidiere en esta falta, pagará quinientas pesetas.

Si habiéndose puesto atalaya y viniendo para el puerto se encontrare a la vista una manjuá podrá recogerse.

Art. 74. Cuando por causa de avería u otro accidente, tuviera necesidad de socorro cualquier embarcación de la Sociedad en el mar, será obligación de las inmediatas prestar a sus compañeros todo el auxilio o ayuda que sea compatible con las circunstancias del tiempo y el caso, procurando eficazmente salvar la tripulación que se halle en peligro y conducir a salvamento la embarcación averiada que hubiese zozobrado. La tripulación de la lancha que se desentendiese de tan sagrado deber, hallándose en posibilidad de cumplirlo, incurrirá en la multa de doscientas cincuenta pesetas en favor de los herederos legítimos de los socios que pereciesen, y de no ocurrir esta desgracia, se aplicará la multa o multas al fondo social.

La obligación de dar auxilio o acudir al salvamento, cuando exista posibilidad de prestar estos servicios, se establece también en beneficio de cualquier embarcación sin distinción de clase ni de banderas, aún cuando no pertenezca a la Sociedad.

Art. 75. Si acaeciese que algún patrón o marinero enfermase en el mar, hallándose pescando o haciendo rumbo a las playas, será obligación de la respectiva embarcación regresar inmediatamente al puerto, sin más tardanza en el primer caso, que la que sea indispensable para recoger a bordo los aparejos de pesca. El

patrón o tripulación que faltaren a este deber, serán castigados con la multa de setenta y cinco pesetas con destino a la caja social¹²⁸.



¹²⁸A.M.C.U., leg. 1612, L. 7, Reglamento de la Cofradía de San Pedro, “Del orden en las costeras, de las atalayas y de la disciplina de los asociados en el mar”, 21 de abril de 1922.



COSTERAS Y TÉCNICAS

1. ESPECIES

Aunque pueda parecer paradójico, los documentos municipales que hacen de diferentes formas alusión a la actividad pesquera, no dan demasiados datos sobre cuáles eran las especies buscadas por los castreños en tiempos medievales y modernos. Pese a todo, cuando lo hacen, suelen hablar de besugo, sardina, merluza, bonito y mielgas. Pero, al igual que hoy en día, si la oportunidad se presentaba, sobre todo para llevar alimentos, siempre escasos en aquellos épocas, a sus humildes hogares, pescarían todo tipo de peces comestibles y propios del litoral cantábrico. El guipuzcoano Isasti escribía hacia el año 1626 que, además de las especies más dedicadas a la comercialización, como el besugo, bonito y sardinas, los pescadores de bajura del Cantábrico pescaban con frecuencia estas otras especies: “cógese también merluza o pescado, y es de buen mantenimiento, congrio, mero, breca, andresa, gorlines, perlones, toninos o atún, mielgas, pempidos, agujas, araias, langostas (...), en los puertos de la mar hay sabalos, lampresas, lenguados, barbarines o salmonetes, cabrillas, doradas, lubinas, muxarras, lamotes, bogas, chicharros, albuces, corcones, jibias y pulpos”¹. En un

¹ Isasti (72), pp. 152 y 153.

despacho de la Corte, fechado en el año 1507, se indicaba que también en Laredo, además de las especies más perseguidas antes señaladas, se cogían “*golondrinas, escarlos, cabras, agujas y llubinas, mubles y doradas, verdeles y cuarvas, angillas y mielgas e más urtas y breças*”².

2. LAS COSTERAS

Desde los muelles, rocas y playas, y en sus pequeños bateles y botes, los pescadores, siempre en pequeñas cantidades, capturaron durante todo el año todas aquellas especies “menudas” con diferente intensidad según la época. Pero en función de la demanda de los arrieros que transportaban el pescado hacia el interior peninsular y de los escabecheros locales, cinco fueron las especies más buscadas en las sucesivas estaciones anuales: bonito, congrio, sardina, besugo y merluza.

Por tradición que se pierde en las primeras épocas de formación medieval, las modalidades de pesca en el Cantábrico eran las llamadas **costeras**. Maneras regulares y cíclicas de pescar que en la franja litoral anualmente se practicaban con las embarcaciones estrictamente pesqueras: al principio, chalupas y pinazas, y después, lanchas menores y mayores. Estamos, pues, hablando de un tipo de pesca tradicional que se caracterizaba por un calendario cíclico a lo largo de todo el año. La naturaleza y los hábitos de los peces obligaban a los pescadores, con unos barcos y técnicas de pesca muy poco desarrollados, a amoldarse a lo que cada estación permitía. Cada costera, por lo tanto, venía definida por una determinada estación, pesca de una especie determinada, por un tipo de barco y unas técnicas características en la manera de hacer las capturas. Con las pinazas y luego lanchas mayores se iba a los caladeros y zonas de pesca más alejados: en invierno la costera del besugo y en verano la del atún y bonito. En esta última, siguiendo el periplo migratorio de los peces, se empezaba por el oeste, acercándose progresivamente a medida que avanzaba el verano hacia el litoral vasco-cantábrico. En ambas costeras, por lo general, las zonas de pesca estaban bastante alejadas de la costa.

Con el paso de una a otra costera los pescadores pasaban también de unos barcos a otros: en invierno se trabajaba fundamentalmente con los barcos mayores, mientras en primavera y veranos muchos lo hacían con las menores; aunque también los buques más grandes seguían faenando en la merluza y bonito. Frente a las del besugo y túnidos, las más alejadas, aparecían las costeras más propiamente de bajura, dominando durante siglos la pesca de la sardina, pero no faltando la anchoa y otras especies. Era una costera muy cercana al litoral, y por ello se utilizaban las chalupas, lanchas menores, y con el paso del tiempo cada vez más otros barcos de menor tamaño, tal es el caso de los bateles y botes.

La pesquería de la merluza tenía algo de las costeras de altura y bajura. Se podía ir en lanchas mayores, pero también con las menores. Se pescaba asimismo en zonas cercanas, pero a veces en otras bastante más alejadas de la costa.

Así pues, en todos los puertos del Cantábrico las cinco grandes costeras, pesquerías estacionales, marcaban el ritmo y la actividad de los pescadores: ahora bien, a pesar de que el calendario de las costeras era muy parecido en todos los sitios, la importancia de cada una de ellas variaba en función de la riqueza de los caladeros, de la tradición y de la magnitud de la demanda de

²Ortíz Real y Brígido Gabiola (2000), p. 147.

cada especie. También ocurría, y ocurre, muy a menudo que cualquier cambio de carácter físico (salinidad, climático, etc.) podía alterar substancialmente la disponibilidad de todos los recursos y el ritmo de la actividad pesquera.

2. 1. COSTERA DEL BESUGO: LA REINA DE LAS PESQUERÍAS CASTREÑAS

En Castro Urdiales, no cabe la menor duda, que desde la Edad Media y hasta muy avanzado el siglo XIX fue la del besugo la costera más importante. La situación eran prácticamente igual en Laredo, donde el Procurador de la Cofradía de San Martín decía en el año 1625: *“Esta pesquería de besugos es la más principal de todas, porque se saca más pescado de este género y en tiempo que se puede tener e guardar e llebar a Castilla fresco, y es el que mejor se vende porque vienen más arrieros para llebarlo y el que más acostumbran a gastar (...), por quanto en ella se ocupa mucha gente y en quinze pinças que salen deste Cabildo ban tresçientos e çinquenta ombres, e los más mozos (...), y salen diez y doze leguas mar adentro (...), dura todo el mes de diçiembre y de henero y la mayor parte de febrero”*³. De haber hecho la declaración el Procurador de San Andrés a buen seguro hubiera contestado prácticamente en los mismos términos.

Las ordenanzas del Cabildo de Castro reformadas en el año 1548 constituyen unas **“ordenanzas marcadamente besugueras”**. Prácticamente el 80% de los capítulos que aluden a las faenas pesqueras propiamente dichas se refieren a la costera de besugos. Hecho que pone de relieve la importancia de esta pesquería en el puerto castreño. La ordenanza número 20 establecía que nadie podía salir en busca de besugos antes del día de San Martín⁴, para lo que quedaban obligados a obedecer las estrictas ordenes de los atalayeros, tanto en los días, horas de salida y regreso, como para las maniobras en los caladeros⁵.

Sin duda, por la época en que tenía lugar, y por la distancia en que se faenaba, la pesquería del besugo era la más peligrosa. La ordenanza número 14 señala que era muy habitual encontrar cuerpos de marineros flotando ahogados en la mar, y que había que traerlos a puerto⁶. El mensaje del peligro en el besugo se vuelve obsesivo en el ordenamiento de San Andrés: *“(…) que porque en el tiempo del invierno en Cuaresma sucede haber tiempos malos y recios y suele suceder yendo en la mar y viniendo con el dicho tiempo faltar algunas pinças el timón o mástil, o vela, o vergas o descubrirse alguna agua, de suerte que tiene necesidad de socorrer, mandaban e mandaron que cuando el tal caso vieren, que alguna pinaza o chalupa le sucede, que las pinças y chalupas más cercanas vayan luego a bordo de la tal pinaza o chalupa y sepan lo que a menester y la socorran, y si fuese necesario vuelvan con ella a tierra o ir con ella a Laredo, Santander, Portugaleta, Plencia o Bermeo...”*⁷

El Reglamento de la Sociedad de Pescadores de Castro Urdiales oficialmente aprobado muchos años después, en 1879, todavía continuaba consignando la primacía de la costera de besugos, aunque con fechas algo más recortadas:

³Rodríguez Fernández (87/88), p. 40.

⁴Echavarría (1892).

⁵Ibidem, ordn. Nº. 8.

⁶Ibidem.

⁷Ibidem, ordn. Nº. 24.

“La costera de besugo de invierno se abrirá el día 8 de diciembre de cada año y concluirá el 19 de Marzo del siguiente en el que dará principio la de primavera, debiendo arreglarse las tripulaciones de las lanchas al número que corresponda a cada costera, según se viene practicando desde tiempos antiguos (...)⁸. Las lanchas que se dediquen a la pesca del besugo durante la costera de invierno no podrán tener menos de 22 codos de branque a branque por la parte interior⁹. Ninguna lancha podrá salir a la pesca del besugo durante la costera de invierno antes de las seis y media de la mañana ni después de las diez de la misma ni hacer noche en la mar ni quedarse a la pesca por dos noches consecutivas en ninguna época del año, bajo la pena de 200 reales¹⁰”.

Y, aún en el año 1922, el Reglamento de la recién constituida nueva Cofradía de San Pedro recogía en su articulado la importancia que seguía manteniendo el besugo en las actividad pesquera de Castro Urdiales: “Art. 63. La costera de besugo de invierno, se abrirá el día 8 de diciembre de cada año y concluirá el 19 de marzo del siguiente, en el que dará principio la de primavera, debiendo arreglarse las tripulaciones de las embarcaciones al número que corresponda a cada costera, según se viene practicando desde tiempos antiguos”¹¹.



3. TÉCNICAS

Las cuestiones referidas a las técnicas empleadas en la actividad pesquera tradicional constituyen uno de los temas menos estudiados hasta ahora, y sobre todo en lo que se refiere a la costa del Cantábrico. Hoy en día parece fuera de toda duda que entre finales del siglo XV y principios del XIX en la Península Ibérica fue la cuenca mediterránea las más desarrollada en cuestiones de técnicas pesqueras: la zona en la que más cambios y progresos se dieron, siempre

⁸Reglamento para el régimen y gobernación de la Sociedad de pescadores del puerto de Castro Urdiales, año 1879, título 6º, Sobre las Pescas, artículo 36.

⁹Ibidem, artículo 37.

¹⁰Ibidem, artículo 38.

¹¹A.M.C.U., Reglamento de la Cofradía de San Pedro, “Del orden en las costeras, de las atalayas y de la disciplina de los asociados en el mar”, leg. 1612, L.7, 21 de abril de 1922.

dentro de unos parámetros estrictamente antiguorregimentales, y, por tanto, sin modificaciones plenamente revolucionarias. En el Cantábrico da la impresión de que desde los últimos tiempos medievales y hasta la segunda mitad de la centuria decimonónica la técnica pesquera se mantuvo prácticamente inalterable. Tal comportamiento, tanta inalterabilidad en los procedimientos de pesca, no se debió a cuestiones de ignorancia o terquedad al cambio. Era el resultado de un marco institucional sumamente rígido bajo la órbita de las cofradías, y de la falta de estímulos y mercado en el sector.

Dentro de la pesca una de las modalidades más antiguas conocidas por el hombre fue la del empleo de anzuelos. Constituía, no obstante, uno de los procedimientos más mimados por las cofradías, a pesar de presentar generalmente unos rendimientos muy bajos. Los anzuelos eran recomendados y protegidos por los gremios por sus importantes ventajas cualitativas: los peces capturados de esta manera se golpeaban menos, y aguantaban más tiempo sin pudrirse que los provenientes de la pesca con redes. Resultando ser una excelente calidad para los peces que se iban a dedicar a la industria del salazón. Por último, tampoco era desdeñable desde el punto de vista cualitativo que ecológicamente, entonces puro conservacionismo en mentalidad gremial, afectaba menos negativamente al equilibrio de las especies.

A lo largo de los siglos del Antiguo Régimen los fabricantes de anzuelos más afamados y productivamente más potentes fueron los noruegos y británicos. Pero, aunque algunas pequeñas cantidades y modelos de ellos llegaron hasta nuestra costa a través del comercio de Bilbao, la mayor parte de los anzuelos utilizados por los pescadores castreños es seguro fueron fabricados en el norte peninsular. Desde el siglo XVI al XVIII casi todos los anzuelos llegaban de **Ruiloba**¹². Esta localidad, en el Alfoz de Lloredo y cercanías de la villa de Laredo, desde el siglo XVI se había especializado en la fabricación de anzuelos, y abastecía a numerosas cofradías de la costa cántabra y Asturias. Sabemos a través de diferentes protocolos notariales que los artesanos de Ruiloba compraban el alambre, el “hilo de fierro”, a los comerciantes de Laredo, que a su vez lo traían desde el País Vasco, Inglaterra o Alemania¹³. Por los trabajos de Rodríguez Fernández conocemos también que la fabricación propiamente dicha se hacía en Ruiloba, pero en el caso de Laredo, la Cofradía supervisaba la importantísima labor final del estañado en su propio puerto¹⁴. Es muy posible que algo parecido ocurriera también en Castro Urdiales.

Sin embargo, a partir de principios del siglo XIX los censos y vecindarios castreños empiezan a señalar la presencia de pequeños artesanos, los **anzoleros**, en denominación de la época, que fabricaban y vendían en sus propios talleres domiciliarios anzuelos a los pescadores de San Andrés. Lo más llamativo de tal hecho es que prácticamente todos eran oriundos u originarios del País Vasco.

ANZOLEROS /ANZUELEROS - CASTRO URDIALES

Años	Nombre	Calle
1824	Bautista Ceballos	La Correría
1836	Pedro Osamiz	
	Juan de Urdaybay	
	Juan de Goicoechea	
1841	Calixto Allende	Rúa menor

¹²Casado Soto (77).

¹³Rodríguez Fernández, ob. Cit., pp. 54-56.

¹⁴Ibidem.

1846	Justo Laiseca	Ardigales
	Pedro Osamiz	Rúa mayor
1857	Miguel Artaza	La Mar
	Calixto Allende Barandica	Rúa menor
1869	Anastasio Salicines	Sin salida
	Victor Liendo	Jardines

Fuente: A.M.C.U.: leg. 965-L.1, 1313-L.5, 1314-L.1, 1890-L.1 y 1677-2.

En la costa vizcaína y guipuzcoana había existido también una importante fabricación de anzuelos, muy diseminada en diminutos talleres por toda las villas portuarias. No obstante, parece que al actividad alcanzó una particular importancia en puerto como Fuenterrabía, San Sebastián, Bermeo, Ondarroa y sobre todo en Motrico. Los artesanos, utilizando pequeños bancos de madera al estilo de los carpinteros, trabajaban en las bodegas o en la propia calle haciendo las formas y puntas de los anzuelos con alambre de hierro dulce y utensilios tan sencillos como pequeñísimos yunques, tenazas, martillos limas... Por apuntar alguna curiosidad técnica, podemos decir que para que los anzuelos no blanquearan y produjeran destellos en el agua que espantaran a los peces, iban recubiertos de un baño de estaño. En esta operación los anzueleros se servían de calderos metálicos, que en las bodegas se calentaban con una mezcla de ácido sulfúrico y estaño fundido.

Todavía no sabemos exactamente a qué se debió la presencia de estos **anzoleros** entre el vecindario castreño a partir del siglo XIX. Pudo ser, y sólo lo planteamos a modo de posible conjetura, que vinieran a suplir a la actividad de Ruiloba en trance de desaparición en aquella época. O, también, que su llegada ponga en evidencia la reactivación del sector pesquero y, por tanto, unas necesidades mayores de anzuelos y aparejos en general. En esta última dirección, hemos dado con una curiosa escritura notarial del año 1798, en la que el fabricante de anzuelos Juan Bautista Ceballos, muy activo en todo el primer cuarto del siglo siguiente, trató de hacer con una moderna *máquina* (sic) para su taller. El documento, además de poner de relieve las necesidades crecientes de anzuelos en la Villa, nos informa de los tipos más utilizados en la época.:

“En la villa de Castro Urdiales a veinte y quatro de octubre de mil Setezientos noventa y ocho, ante mi el Escribano y testigos, Phelipe Francisco Pledias y Argumosa y Juan Bautista de Ceballos estante en ella, digeron, que el dicho Argumosa se obliga a egecutar como Maestro e inteligente, una Máquina o instrumento para hacer agallas de anzuelos a la moda de Ynglaterra, para el citado Ceballos dándole, y presentándole este al efecto para sacarlas de la misma suerte las muestras, o modelos de anzuelos que le convengan y han de ser de las clases siguientes: la primera para congriar, la siguiente de poteras, la tercera de besugos, la quarta para cuerbas y cabras, y la quinta y última para mubles, la qual máquina ha de ser de yerro, bien trabajado, y por ella le ha de pagar el nominado Ceballos mil quatrocientos reales de vellón, y si fuese máquina con rueda mil seiscientos reales de la misma moneda, en inteligencia que si no acomodase al Ceballos la tal máquina por no ser eficaz para la construcción de los anzuelos de las clases nominadas con la facilidad

que le ha propuesto dicho Argumosa, se ha de quedar éste con la máquina, sin que el Ceballos tanga que recibirla precisamente, ni satisfacer cosa alguna por ella; y para quando de principio a su construcción le ha de entregar Ceballos quinientos reales de vellón, y el resto en el acto de entrega de la máquina concluida que sea, sin atraso, ni dilación alguna, pero si el mismo Argumosa fuese capaz de engallar (...) en cada hora diez y ocho anzuelos de qualquiera de las referidas clases, ha de ser visto quedar obligado el mencionado Ceballos a recibir y hacerse cargo de la máquina, y pagar su importe a el Argumosa en los mismos términos propuestos...”¹⁵

No lo sabemos por ahora, pero de haber tenido éxito aquella máquina resultaría que el “maquinismo” en la fabricación de anzuelos habría llegado a Castro Urdiales antes que a ninguno otro puerto del Cantábrico, y prácticamente casi 250 años antes del período en que se suele considerar comenzó la industrialización de la actividad en nuestro País.



Además de anzuelos, desde tiempos muy remotos para sus capturas los pescadores usaron también, evidentemente, redes. De forma que, estableciendo una pequeña clasificación, dentro de los sistemas de pesca tradicional podríamos hablar de dos grandes grupos o modalidades: sistemas **sedentarios** y sistemas **móviles**.

Los primeros serían aquellos que utilizaban distintos aparejos de cordeles de cáñamo, anzuelos y chombos, y que se practicaban desde los muelles, peñas o embarcaciones. Aquí quedarían inscritos, por ejemplo, el volantín catalán o el palangre en general. Como sedentarios habría que clasificar también a la pesca con nasas o cestas, e incluso a las almadrabas sureñas de atunes.

Dentro de los sistemas que hemos dado en llamar móviles inscribiríamos las modalidades calificadas como sistemas de tiro y a los de arrastre. Los últimos, a pesar de que en el Mediterráneo a partir del siglo XVIII irrumpieron con mucha fuerza hasta acabar llegando a las costas gallegas, en el Cantábrico sólo hicieron acto de presencia en la última parte del siglo XIX, fuera ya de nuestro campo de análisis. Los primeros corresponden a los usos de redes o artes, casi siempre desde

¹⁵A.H.P.C., Proto., Romualdo Antonio Martínez, leg. 1821, fol. 203.

embarcaciones, y, como su propio calificativo indica, requerían del calado del paño y del tiro de los marineros.

Nada hemos encontrado, por el momento, en los archivos sobre cómo se fabricaban las redes, o de dónde se traían. Pero sí sabemos que para su conservación, puesto que los materiales más empleados eran el cáñamo, yute, lino y a partir del siglo XIX el algodón, se teñían e impregnaba de extracto de corteza de roble, tanino, casca de pino, jugo de catetú, con sales de cobre y aceite, y que estas labores se hacían habitualmente en el propio Castro Urdiales. Todavía en el año 1890 el Ayuntamiento recibía esta ilustrativa solicitud: “*Venancio Ribero de esta villa (...) expone: Que deseando construir una cocina con cuatro hornillos, de cal y ladrillo con puertas de hierro y sus correspondientes chimeneas también de hierro en el sitio llamado “La Atalaya”, propiedad de D. Juan Zorrillas, destinados a la cocción de tintes para las artes de pescar...*”¹⁶. Operación que aquí se conocía popularmente como **encascar**.

3. 1. TÉCNICA TRADICIONAL EN LA CAPTURA DEL BESUGO, PULSO

Con pinazas y lanchas mayores los pescadores de Castro, y en general de todo el litoral cantábrico, unos 15 o 20 por embarcación, pescaban el besugo “a mano” a través del llamado “palangre vertical”. Estas “*cuerdas de besugo*” se “calaban verticalmente y estaba compuesto de una cuerda “madre”, de lino, de doce brazas (unos 20 metros), a la que iba atados los “pipios” (...), fijados a una cuarta de distancia entre sí y salteando una a cada lado de la madre, por lo que la cuerda estaba dotada de doce docenas de pipios, con los anzuelos correspondientes”¹⁷.

Estamos hablando del aparejo conocido en el País Vasco como Terza¹⁸. Llevaba siempre una cuerda madre con una piedra en el extremo, de la que salían las terzas o cordeles laterales con los anzuelos. Parece haber existido una tendencia a alargar la cuerda madre y las laterales a medida que avanzó el siglo XIX¹⁹. Normalmente las cuerdas de besugo se preparaban, y si hacía falta se desenrochaban, y se encarnaban en tierra, para lo que se usaba, dependiendo de la época y oportunidad, sardinas, anchoas, frescas o saladas, e incluso vísceras de vaca o carnero. También, aunque en menor proporción, se utilizaron como cebo parrochas gallegas, arenques salados y trozos de jibia.

Saliendo del puerto entre las cinco y las seis y media de la mañana, las embarcaciones se dirigían a las calas besugueras. Una vez allí, los pescadores empezaban a largar las cuerdas, haciéndolo primero los hombres colocados hacia la popa. Al tirar a la mar la piedra de la puntera el sistema de palangre iba detrás hasta tocar fondo. Largado el primer aparejo, el resto de los marineros hacían idéntica operación, uno detrás de otro, siempre de popa a proa y por la banda de babor. A partir de ese momento, cada pescador sujetaba a mano la cuerda a fin de notar las picadas; y

¹⁶A.M.C.U., 1500-exp.10.

¹⁷Rodríguez Fernández, ob. Cit.. La ordenanza n.º 26 de las reglas del Cabildo de San Andrés estaba dedicada a establecer el calado de los aparejos o cuerdas del besugo, Echavarría (1892), ob. cit.

¹⁸Garay comenta que “El palangre o espinel (como lo llamábamos en Castro) fue un aparejo que se comenzó a usar en nuestro puerto en tiempos inmemoriales, cuando nuestros pescadores iban a besugear por el año 1300 a los bajos de Castro Verde”, Ilustración de Castro, septiembre de 1995, p. 6.

¹⁹López Losa (2000), p. 229.

transcurrido más o menos una hora, o si se notaba que el aparejo estaba lleno, se subían una a una las cuerdas, por orden, para evitar el engorroso problema del enredo de los palangres. Después, los anzuelos se volvían a encarnar y a lanzar a la mar²⁰.

Ciertamente, el manejo de los aparejos besugueros resultaba bastante complicado, tal como podemos apreciar todavía en el articulado del Reglamento del año 1879: “*Cuando resultase en la pesca del besugo que por la proximidad de las lanchas se enredasen los aparejos o artes de una con la otra de modo que no pudiese separarse fácilmente este será obligación de la lancha que hubiese calado la última alargar los suyos a la que caló primero debiendo la tripulación que los recogiese devolverlos luego con la mitad de la pesca hecha, siendo igual el número de aparejos o cuerdas de una y otra lancha o en proporción a los que correspondan a cada una de ellas, teniendo presente el tiempo en que estuviesen caladas las cuerdas de una y otra lancha y el estado de las carnadas de las mismas, a cuyo efecto pasará a bordo de la embarcación que recoja las cuerdas un marinero tripulante de la lancha que haga el alargo*”²¹.

En algunos puertos del Cantábrico, especialmente en el País Vasco, a partir de 1850 - 1860 se empezaron a usar palangres verticales, que también empleaban cuerdas, unas 40, pero ya con una disposición diferente.

Así de bien describe Ocharan en *Marichu* una día de pesca de besugos en Castro:

“--Le diré, fray Ceferinu. Salimos unas treinta lanchas. El tiempo de mediano arte, anoruestao. Nubarrones del ventao por el oeste; algo de mar y algún chubasco. En medio de estos carices fondiamos todos sin novedá. Por ciertu en Dios que nos hallábamos al habla tres lanchas: 1 mía en medio, la más terrera la del Tuertu y más marera la de Escampavía. Calamos y no fue del todo mal, porque halamos los cordeles y los había de deciocho y hasta ventiséis besugos en ellos...”²²

Aunque sea solamente a título de curiosidad, pero importante por la trascendencia social y cultural que ha tenido en la vida de Castro Urdiales, hay que señalar que es casi seguro que **los orígenes de la festividad de San Andrés** estén en el inicio precisamente de la costera del besugo. Pues, como muy bien recogió a finales del siglo XVIII el ilustrado Sañez Reguart al describir la técnica de la pesca de los besugos en las costas del Cantábrico, apuntaba: “Preparaos del mudo insinuado nuestros pescadores empiezan por lo regular desde Noviembre, conservando el estilo de formar sus Compañías para la pesquera.

El modo de solemnizarlas se verifica concurriendo, el día que en cada puerto es de costumbre, a casa del maestre o Patrón con quien se acompañan, y quien les tiene preparada una comida y cena, con regular abundancia.

²⁰En los nuevos estatutos aprobados por la Cofradía en el año 1856 se establecía que no se podía “ir a pescar merluza u otros pescados en las abras, después de calar el mismo día en las playas para la pesca de besugo, excepto en el mes de diciembre”, art. 38, A.H.P.C., Prot., leg. 1852, L. Actas, fols. 137 y 138.

²¹Reglamento, año 1879, ob. Cit., artículo 39.

²²Ocharan Mazas (18), pp. 235 y 236.

Todos los que concurren a semejante convite, han hecho anteriormente su obligación de palabra, pues una vez dada, y en asistiendo a comer, queda ya la precisa y recíproca entre el Maestre y marineros, sin que haya arbitrio para eludirla.

Para entrar en la costera del Besugo, los Maestres costearán el estipendio de los convites indicados, conque, digámoslo así, agasajan respectivamente a sus compañeros de pesca; como también el de los anzuelos que se necesitan para la temporada: el total de ambos desembolsos ante todas cosas se reintegra con el producto diario de la misma pesca, a cuyo efecto queda en poder suyo toda la que se coge hasta el punto en que sus valores llenan la suma del correspondiente reembolso: no obstante, para su casa y familia puede con libertad todo individuo llevarse en la cesta dos o más besugos.



Al siguiente día de la celebridad del banquete procede cada maestre a la repartición de los anzuelos, dando por lo regular a cada compañeros hasta el número de quarenta docenas para dos Cuerdas, que deben completamente aprontar de su cuenta los pescadores, según queda explicado²³.

Después de repasar el anterior y jugoso texto, no cabe duda que J. Ignacio Homobono no andaba desencaminado cuando trataba de buscar los orígenes de la fiesta de San Andrés: “La costera de invierno se iniciaba en Castro precisamente este día de San Andrés, procediéndose a sortear a los marineros para la misma. Con el inicio del siglo actual (XX), van desapareciendo las *compañías*, nombre con el que se designaban entonces las reuniones de los tripulantes en la bodega de su barco respectivo, para celebrar las festividades de San Andrés y de la Concepción, como también la de San José en el inicio de la costera de primavera.

²³Sañez Reguart (1791-95), sele. Textos López Linage y Arbex (91), pp. 179 y 180.

Los tripulantes de cada embarcación se reunían en torno a la mesa de su bodega para comer unas descomunales cazuelas de caracoles, acompañadas por el vino servido por el *chicho*. La sobremesa era amenizada por tertulias e improvisados bailes al compás de la guitarra, siempre en el interior de las bodegas.

Veinte años más tarde, el acto comensalístico se ha trasladado a la taberna, también denominada *tienda* en Castro-Urdiales. Aquí, como en Bermeo o en Mundaka, la taberna constituía la sede social donde cada embarcación realizaba sus partijas. Cada barco de Castro tuvo su respectiva taberna, cuyos nombres aún perduran en la memoria de los marineros octogenarios. Allí acudían a degustar el *botellín* de vino al que invitaba el patrón cuando se largaba el arte (...). Tanto por San Andrés como el Viernes Santo, los tripulantes merendaban bacalao con pimientos en su taberna, ritual comensalístico que precedía inexcusablemente a la cena familiar.

Entre los factores que contribuían a reforzar el carácter semipúblico y extrafamiliar de la festividad de San Andrés estuvo el *pré*. Esta era una prima que se abonaba a un marinero muy cualificado al enrolarse en un nuevo barco pesquero, ocasión que coincidía con el inicio de la temporada del besugo, puesto que la escasa estabilidad de los marineros castreños hacía que cambiasen de embarcación con cada nueva costera (...).

Durante todo el día, cientos de recias voces marineras entonaban por calles, muelles y tabernas el “Zortziko a Castro” y las *cantas* populares alusivas al carácter de la festividad y a su doble vertiente, religiosa y comensalística:

“San Andrés
besuguillos tres,
uno *pa* mañana
y otro *pa* después”

“Iremos todos a misa,
los de motor y vapores,
Para honrar a San Andrés,
Patrón de los pescadores”

A diferencia de los puertos de Busturialdea, en Castro la comensalidad festiva de San Andrés se ha ido replegando hacia el ámbito doméstico, a la par que se difundía a los restaurantes. Las meriendas de tripulantes en su taberna desaparecieron aquí en vísperas de la Guerra Civil, con treinta o más años de antelación sobre Bermeo o Lekeitio. Como hipótesis explicativa de esta evolución diferencial, cabe apuntar la inestabilidad del enrolamiento y consiguientemente las vinculaciones más laxas entre tripulantes, así como la mayor conflictividad laboral y social de los pescadores castreños a lo largo de su historia contemporánea²⁴.

3. 2. REDES DE DERIVA Y ENMALLE PARA LAS SARDINAS

Ya lo hemos mencionado en más de una ocasión, la pesquería de la sardina fue durante siglos la segunda en importancia en la historia pesquera de Castro Urdiales. Con chalupas, lanchas menores y al final con traineras, se pescaba en toda la zona de Cantabria Oriental “(...) con redes de deriva (...), llamadas (...) *sardineras* o *redes de güeldar*”²⁵.

²⁴Homobono (92-93), pp. 164 y 165.

²⁵Rodríguez Fernández, ob. cit., p. 43.

Ahora bien, desde las primeras épocas medievales se practicaba también la pesca sardinera con otra modalidad de red de arrastre con cabo desde las playas, denominada en los documentos en numerosas ocasiones como *traina*²⁶; pero que todas las cofradías persiguieron y prohibieron por el daño que ocasionaba a los bancos de sardinas. Decían las ordenanzas castreñas: “(...) *que por cuanto de echar trasmallo, redes y trainas en la Concha y muelles de esta villa y en las barras de Oriñón, Brazomar y Mioño, jurisdicción de esta villa, redundan en muy gran daño y perjuicio (...), porque con los dichos trasmallos, redes y trainas huye el cebo que está en las dichas barras conque se suele tomar y matar las dichas sardinas ...*”²⁷.

La traina también estuvo prohibida desde el siglo XIV en las aguas de la vecina villa de Laredo: “*Otrosí, que ninguno heche trasmallo sino engarmedo ni trayna/ en lo viejo del villano a dentro, sino a qualquiera que la fallaren/ en este lugar que el quemén e que peche el que lo hiçiere çient maravedis*”²⁸. Lo mismo ocurría con toda seguridad en las vecinas villas del Abra de Bilbao²⁹.

Las cofradías permitieron, y obligaron, utilizar en el sardineo sistemas de redes “a la deriva”; es decir, método por el que los peces eran atrapados cuando intentaban atravesar las redes. Era, por lo tanto, una típica técnica de enmalle. Las redes de “*driba*”, con pequeñas variantes según las costumbres de cada puerto, eran paños de 50 o 60 metros de longitud por 6,6 aproximadamente de caída y una malla de unos 13 milímetros³⁰, fabricados en la mayoría de las ocasiones con cáñamo³¹. La regla número 46 de las Ordenanzas gremiales decía, al referirse a la pesca de la sardina: “*Otro si ordenaron: que para que la Cofradía y hermandad se conserven y vivan con el orden que se requiere y sean todos iguales y conformes en la dicha pesquería, ordenaron que todas las redes para pescar sardina sean iguales en ancho y largo, y no sean unas mayores que otras ni con ellas pueda pescar ni pesque ningún maestre, pescador ni navegante en ningún tiempo del año sino con las redes que se suele acostumar y acostumbra (...), y que el dicho Procurador y mayordomo le hagan cortar y corten la demasía de ancho y largo de las dichas redes, conforme a las demás de los dichos maestros y navegantes*”³².

Dentro de este procedimiento de artes de deriva había tres variantes: el “jeito”, posiblemente de los más antiguos, en el que la red se largaba unida a la popa, mantenida con conchos u otros flotadores, predominantemente por la noche. Otra variedad era la de “al macizo”, muy parecida a la

²⁶Modalidad que no hay que confundir con el sistema de traina o traña de las traineras en el siglo XIX.

²⁷Echavarría (1892), ob. Cit., ordenanza n.º. 47.

²⁸Cuñat Ciscar (98), pp. 83 y 84.

²⁹Erkoreka (93), pp. 27 y 28. En el año 1898, en Fray Verás, se publicaba esta noticia, en la que aparece, pese a lo tardío de la fecha, la prohibición y repudio de uno de estos métodos: “Se lamentan algunas personas de que varios pescadores que se dedican a usar el arte llamado la *beta*, que según informe está prohibido, lo emplean en las inmediaciones del muelle y aún dentro de puerto, con perjuicio de los aficionados a pescar con sereña o caña por que el referido arte lo acapara todo, y con exposición de los vapores que arriban a nuestro puerto por no ser difícil ver interceptada su marcha por la referida red. No se nos oculta que el marinero que vive de la pesca emplee esos medios fáciles y ventajosos de ganarse el sustento pero con esto no queremos apoyar los abusos con perjuicio de tercero.

Tenemos entendido que las personas a quienes hemos oído lamentarse de estos abusos al parecer, se han dirigido en queja al señor Ayudante de marina” (23 de octubre).

³⁰López Losa, ob. cit., p. 243.

³¹En un inventario levantado en el año 1823, tras la muerte de doña Micaléa Peñarredonda, en una de sus bodegas se encontraron seis redes sardineras y una boguera, todas ellas de “cuarenta brzas (...) y su hemarme...”, A.H.P.C., Prot., Manuel Gil Urrutia, leg. 1830, fol. 235.

³²Echavarría (1892), ob. cit.

anterior, pero con la diferencia de que las sardinas eran atraídas arrojando **raba**: una especie de masa hecha a base de huevos de bacalao desde el último tercio del siglo XVI, aunque antes “El cebo tradicional, en la costera de la sardina, había sido el “güeldo” o “yeldo”, consistente en pececillos, esquilas o camaroncillos machacados, pescados junto a la costa”³³. Por último, algunas veces, además de macizar, la red se fondeaba usando piedras como lastre³⁴.

Durante siglos la **raba** resultó ser un elemento esencial en la pesca castreña. Pero fue también un producto de importación muy caro; tanto es así que la Cofradía normalmente tenía que acudir en ayuda de los mercaderes de pesca de la localidad para poder conseguir cantidades suficientes. Pongamos un ejemplo, en el año 1736 el Gremio de San Andrés estableció un contrato con esta definición:

“Que por quanto oy en este día, Santiago de Piñuri mercader y vezino de esta dicha villa nos ha librado y entregado veynte y seys barricas de raba propio zibo y carnada para la próxima pesquería de sardina ajustadas cada una de dichas barricas a treynta e. de plata viexa a ocho reales de plata (...), al fiado y con la obligzión de pagarlos en tres plazos, como abaxo se dirá (...) por lo nezesitado que se alla dicho Cavildo y no tener dineros ni caudales prontos para pagar y satisfazer (...), con condiziones siguiente:

Lo primero es condizión que los doszientos y sesenta excudos (...) del yntrínseco valor de las dichas veynte y seys varricas de raba se han de pagar y satisfazer al dicho Santiago de Peñuri en la primera, segunda o tercera marea de sardina que con el zebo de dicha raba se coxa y salga a tierra, o sin el.

*Lo segundo, que el segundo terzio que ymporta (...), se han de pagar y satisfazer al dicho Santiago para el día de Nuestra Señora de la Natividad de Nuestra Señora que viene de este presenta año...”*³⁵

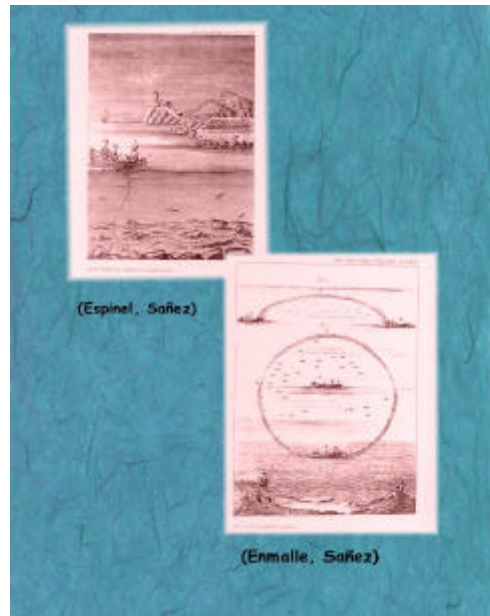
Pedro Garay, en un pequeño trabajo con el título “La “Malla”, sistema de pesca desaparecida hace unos 42 años”, explica que “Esta clase de pesca denominadas de las “redes” era uno de los sistemas artesanales conocidos, más antiguos. Se recurría a él cuando no se localizaban los “bálamos”, “tinturas” o “manjúas” de anchoas. Eran redes de una sola malla, al igual que las “vetillas” actuales. Consistía en lanzar y “largar” durante la noche, treinta o más redes unidas, que caladas a la superficie y a la deriva, o al “través” poco a poco se iban “mallando” las anchoas en ellas. Hecha la pesca y una vez en el puerto, se sacaban al muelle y se sujetaban en forma vertical para ir “desmallando” uno a uno todos los bocartes. Este trabajo lo hacían, generalmente mujeres, las

³³Rodríguez Fernández, ob. Cit., p. 43. Curiosamente, en el año 1863 la Alcaldía de Castro Urdiales emitía este bando: “Las rabas y parrochas que se conservan dentro de la población, se colocarán por sus dueños en almacenes fuera de ella, convenientemente situadas y ventiladas...”, A.M.C.U., 1330-s/n(3), 21 de septiembre de 1863.

³⁴López Losa, ob. Cit., p. 243.

³⁵A.H.P.C., Prot., Francisco de la Torre, leg. 1778, obligación, 23 de abril de 1736, fols. 53 - 55.

sufridas “desmalladoras” realizaban este trabajo la mayoría de las veces, de noche y se les pagaba una peseta y cincuenta céntimos en 1943”³⁶.



³⁶Garay, P., Ilustración de Castro, 7 de octubre de 1990, p. 3. Para los siglos XVII y XVIII difícil resulta dar con documentos que arrojen alguna luz sobre las características de las redes castreñas; pero, por ahora, hemos dado con dos inventarios de casas y bodegas de pescadores, uno del año 1753 y otro de 1758. Ponen bien a las claras la importancia de las redes sardineras y también de las **bogueras**. 1753: “*Lo primero una red para pescar sardina con su enrame bien dispuesta. Ytem otra red para el mismo fin de igual calidad. Así bien parezió tora red también enarramada y para el mismo fin. Ytem otra red también enarmada y para dicha pesca de sardina bien tratada. Mas se halló otra red algo biexa aunque de buena calidad sin enarme alguno. Así mismo parezió una beta para la pesca de Boga y Cuerba enarmada. Ytem una Payla de cobre para fundir cera...*”, A.H.P.C., Prot., Joaquín de Mioño, leg. 1791, fols. 11 y 12. 1758: “(redes de Nicolás de Posadillo) *Primeramente una red Boguera que tenía 40 brazas (...). Ytem por otra red Boguera que tiene treinta y seis brazas (...). Ytem por otra Boguera Ancha que tiene treinta y siete Brazas (...). Ytem por otra de todo el año que tiene veinte y ocho Brazas (...). Ytem por otra segunda Bogera ancha que tiene quarenta Brazas (...). Por otra segunda Boguera que tienen no se aprezia porque en un todo no es de Probecho (...). Por seis enarmes (...). Por una beta que está sin apreziar*”, A.H.P.C., Prot., Joaquín de Mioño, leg. 1795, fol. 161.

A principios del siglo XX así describía Rodríguez las viejas redes bogueras: “Arte que se usa en el Cantábrico, en las provincias de Vizcaya y Asturias para la pesca de la boga, si bien en Asturias la emplean también para la pesca de la aguja y otros peces; pero su objeto principal es la boga, de la cual, en puertos como el de Santurce, se saca bastante utilidad.

Es de forma rectangular, de setenta a cien metros de largo por tres o cuatro de alto y malla de cuatro centímetros el lado del cuadrado, de hilo fino, con corchos en la parte superior y plomos en la inferior las de Vizcaya y algunas de Asturias; pero también las he visto en esta últim provincia sin ellos.

Generalmente, esta red qued en la superficie, pues cundo va al fondo, se larga siempre en agua, proporcionada a su altura y quedan los corchos a flor de agua y por eso no usa boyas.

Se largan siempre en la costa, en las ensenadas y, a veces solas hasta el amanecer; pero en el invierno permanece la embarcación cerca de ellas toda la noche, porque cualquier mal tiempo las destruye con facilidad. Se usan entintadas, trabajando con ellas a la parte, sin que causen perjuicio alguno a la pesca, por el claro de sus mallas y la disposición en que se largan...”, Rodríguez Santamaría (11), p. 40 y 41.

Una vez más, ya fuera de nuestro marco cronológico de estudio, desde aproximadamente 1850 y sobre todo en el último tercio del siglo XIX con la llegada del mundo capitalista al sector pesquero, todo arrastrado por el desarrollo de la industria conservera, se empezaron a introducir sistemas de cerco en la pesca de sardinas. Estamos hablando de cercos de jareta, traíñas, bolinches, majúa, ardora...Introducción que ocasionó múltiples enfrenamientos y una gran oposición por parte de la cofradía de San Andrés ya en vías de clara degradación y desintegración. E incluso no habrá más remedio que acabar permitiendo que todo tipo de embarcaciones participasen en la costera, y que la libertad de horario fuera completa, tal como señala el reglamento de 1879: *“La pesca de sardina se hará indistintamente durante la costera tanto de día como de noche, por las lanchas mayores, menores, batales y botes, y podrán salir al efecto a las horas que tengan por conveniente, quedando prohibido bajo la pena de 200 reales hacerse esta clase de pesca en los días festivos”*³⁷.

3. 3. CACEA Y CURRICÁN PARA EL BONITO

Pinazas y lanchas mayores salían de Castro, al igual que en otros puertos vecinos, desde mediados del mes de junio en busca de cimarrones y sobre todo de bonitos. Las capturas se realizaban con el antiquísimo sistema de la **caceá**, que hunde, sin duda, sus raíces en los último decenios tardomedievales. En la caceá se utilizaba el aparejo denominado **curricán**. Siempre era fundamental que la lancha navegara largando velas todo lo posible a fin de engañar a los peces. En el curricán se colocaban dos largas perchas por ambas bandas del barco, bien sujetas al carel y a la bancada. Las perchas llevaban una serie de aros (garrunchos) de hierro a fin de que por ellos pasara el aparejo. Fuera de las pértigas se solían lanzar también por la popa otros aparejos bien amarrados. Hasta el siglo XVIII como cebo se utilizaron anzuelos camuflados con trapos, plumas de pájaros y pieles de animales; pero después, empezó a emplearse el tan conocido engaño de las pajas de maíz, en el que fueron expertos preparadores las gentes de Ondárroa, con un trapo blanco para esconder los anzuelos.

Pero oigamos al insustituible don Antonio Sañez describir esta técnica tal como se hacía en el siglo XVIII:

“Cazea. El significado de esta voz, manifestando un modo de pescar a la vela, dimana sin duda de la frase, con que se exprime la acción de un navío, que avistando otro buque a larga distancia, intenta con repetidas maniobras, según el viento, reconocerle o apoderarse de él, si le considera enemigo, y se halla con fuerzas competentes a lo que en idioma náutico se llama *dar caza*, aunque no es porque se avisten los peces, sino porque continuamente están bordeando los barcos, que se emplean en ella; de manera que ya navegan contra el viento, ya arriban y vuelven en popa a correr la misma mar: y de esta manera están recorriendo aquellas aguas a trecho, en que por lo regular, según el tiempo suelen permanecer los peces que se buscan con los convenientes artes de cordel y anzuelo (...).

³⁷Reglamento, año 1879, ob. Cit., artículo 41.

En nuestras costas Septentrionales la *Cazea* se dirige igualmente a la pesca de atún y bonito: y además a la de rabálo y abadejo.

Para la primera empieza la costera por el mes de agosto, y finaliza a mediados de septiembre. Si en dichos meses hay calmas, no se pesca bonito, porque para verificarlo es menester reynen, como suele suceder, los Nordeste frescos. Antes que llegue agosto tienen buen cuidado los pescadores de recorrer los barcos, con que hacen esta pesca, dándolos bastante sebo, a fin de que corran con más ligereza, que, según el lenguaje marineró, se dice ponerlos a *guisa de Corsarios*. Estos barcos van aparejados con dos velas al tercio, salen al mar en tiempo oportuno con ocho o nueve hombres, y uno o dos muchachos (...).

Luego que están en el parage de la pesca, si el viento favorece, preparan sus aparejos (que así llaman a los que puramente son en otros países Bolantines de Toñinas), poniendo a cada anzuelo, en lugar de carnada, un pedazo de trapo blanco y fino, y largando los cordeles como cosa de 8, 10, 12 o más brazas, según el viento, mar, o conforme conviene a los pescadores, cuya práctica los hace sumamente expertos en estas maniobras, pues tienen en ellas tal tino, que no puede dexar de admirar el verlo, sino al que no ha detenido el cuidado debido a estos objetos.

Además de las quatro o cinco cuerdas o cordeles de la clase referida, que regularmente larga cada barco en la forma expresada (pues otros varios se conservan enrollados de respeto, por si se rompe alguno, o falta algún anzuelo) echan también una u dos *Timoneras*, que en otras partes llaman *Melgarejos*, que solo constan de largo de 2 a 3 brazas.

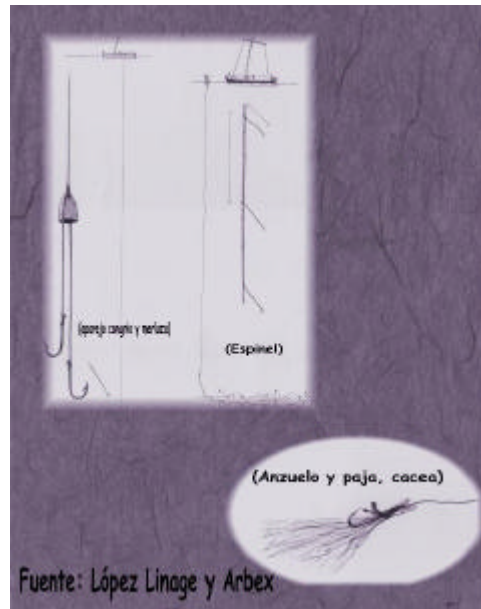
Quando se coge el primer bonito se le quita de junto a la cola un pedazo de piel, como la palma de la mano, el qual sirve de carnada, señuelo o apariencia de otros peces, que alucinados se arrojan a la presa.

Los arcos que se emplean en la *Cazea*, si logran con el beneficio del viento, que es lo más esencial, buena pesquera, se retiran a tierra antes de ponerse el sol, a cuya hora suele en aquellas Costas ir calmando el Nordeste, trayendo 100, 200 y a veces 400 bonitos, cuyos peces por lo general son del peso de 12 a 200 o 24 libras castellanas, y son pocos los que exceden de una arroba.

Para esta pesca del bonito y de la sardina, según sus respectivas temporadas, los pescadores de algunos puertos hacen ciertos convenios con los patrones de los barcos, acompañándose desde el último día de Pasqua de Resurrección para todo el verano, que regularmente se entiende hasta principios o mediados de Noviembre, en que forman nuevas compañías para la pesca del besugo³⁸.

³⁸Sañez Reguart y L. Linage y Arbex, ob. cit., pp. 171 y 175.

Como curiosidad hemos de señalar lo que decía el Reglamento nuevo de la Cofradía del año 1879: “La costera del bonito utilizará en el verano y parte del otoño, o sea durante todo el tiempo en que se dé la **pesca de este pez de paso**, pudiendo salir al mar las lanchas desde las tres y media de la mañana en adelante en los meses de junio y julio, y media hora más tarde respectivamente en cada uno de los sucesivos que comprende la costera. Queda prohibido dar velas a ninguna lancha hasta tanto que los atalayeros hagan señal para ello, bajo la pen de 200 reales”³⁹.



Finalizando el mes de julio del año 1895, el periódico castreño “Fray Verás” publicaba un precioso artículo remitido por un emigrante desde América en que, recordando sus años infantiles y juveniles, hace un descripción muy ilustrativa de un día de busca y pesca de bonitos:

“UN LOBO DE MAR. He conocido muchos hombres de mar, valientes hasta la temeridad, pero como don Bernardo Hierro, *El Topo* que llamábamos en Castro, no he encontrado todavía.

Es verdad, que casi nació en el agua, y si no murió en ella ha sido por que el tormentoso golfo o bahía de Vizcaya respetó siempre el valor de aquel hombre temerario que nunc se arredraba ante el peligro, y eso que en medio de este donde *El Topo* quería hallarse, como en muchaa ocasiones nos lo demostró a los que con él hemos compartido las arriesgadas tareas de la mar.

Para él, la palabra “miedo” estaba más en nuestro Diccionario, puesto que el miedo le era desconocido.

³⁹Ibidem, artículo 40.

Dos años he servido bajo sus órdenes, pero al tratarme, nunca hizo uso de su alta jerarquía. Al contrario, siempre me trató con las mayores consideraciones.

Acuéstate en el cesto de las velas -me decía algunas veces- que van a venir *arruciagadas* y te vas a mojar.

Yo obedecía.

Y en efecto afuera de *Vispero* rompían los golpes de mar que daba miedo. Algunos hacían crugir la lancha y dejaban a esta como clavada.

Agacha -que son pardillos- decía yo cuando oía las rociadas que el patrón había previsto.

De vez en cuando, me asomaba la cabeza, para observar lo que a bordo pasaba, y veía a don Bernardo, con su cara torva, la vista fija en la relinga, la caña del timón en una mano y en la otra la escota. El carel iba debajo del agua, pero aquello que ponía mi cabello de punta, ni siquiera llamaba su atención.

¡Lo que puede la costumbre!

Me había quedado dormido como un lirón, y vino a interrumpir mi sueño la voz de un jóven motejado *Pinto* que gritó: ¡a la varilla! -A la vez que el patrón y marcelino decían- “¡al puño!” y al “¡obenque!” respectivamente.

Con esas oces, no era posible seguir en el cesto, aun cuando contaba con la anuencia del patrón, porque aquellos energúmenos, hubieran sido capaces de romperme los huesos si no me levantaba. Habíamos dado con la *punta* y era necesario ocupar cada cual su puesto.

Me levanté y lo primero que ví fue a *Topo* que, con la caña puesta entre sus piernas de hierro, bregaba por traer a bordo un tremendo jardón, sin cuidarse, al parecer, lo más mínimo de la embarcación.

Sin embargo no era así. Estando don Bernardo hala y afloja con su aparejo, cuando nadie lo esperaba, puso la lancha a la capa.

¿Que había sucedido? Como quien dice, nada: un golpe de mar, que de no haberlo cortado a tiempo con una orzada maestra, nos sepulta allí sin recibir respuestas.

¡Diantres -dije para mis adentros- el patrón vé adelante aunque mire hacia atrás!

Después de una especi de zafarrancho de combate, de ¡trae el gancho muchacho” ¡arría! ¡Orza! ¡Abroca! Coleaban en los runes del medio dos bonitos y un jardón.

Púsose nuevamente en marcha la lancha, y al rato dimos con la misma punta de bonitos, volviéndose a oír por lo tanto los mismos grito, la misma confusión, el mismo batifondo -como diría un argentino- que la primera vez.

Cinco fueron los bonitos que vinieron a hacer compañía a los que estaban a bordo.

Entretanto el viento arreciaba y los golpes de mar eran cada vez mayores y más frecuentes.

Debo advertir que andábamos bordeando con los tres rizos del trinquete y el borriquete, sin que los atlayeros izaran sus banderas dando señal de volver a tierra, lo cual suelen hacer cuando ellos creen que hay peligro. Los que entienden algo de mar, bien pueden ver por ese dato que la cosa era seria, y así debieron comprenderlo los tales atlayeros cuando a eso de las once de la mañana izaron sus señales ordenando la arribada. Al ver la bandera colocada en el penol de sotavento de una lancha que se hallaba a la proa de nosotros, sentí gran alegría y exclamé lleno de goce: ¡la bandera! No importa, dijo el patrón, dejando correr la embarcación en banda afuera. Mientras tanto el cabildo entero obedió, y hasta las lanchas vizcaínas que hacían costera en Castro, hicieron lo mismo, no por miedo al temporal según mi corto entender, sino por que sabían que el desacato costaba quince duros. Nuestro patrón fue el único, puedo decirlo bien alto, el único que desafiando a los elementos y resignado a olear el importe de la multa en que incurría, hizo caso omiso de banderas y atlayeros. Si salgo de esta, dije al ver el rumbo que con harto sentimiento mio llevaba la lancha, ora elevándose, ora hundiéndose en aquel mar de montañas, no me ogen en otra. ¡Al obenque! -Dijo una voz ronca, al mismo tiempo que el padre de *Aguila Real* gritaba ¡al medio! Repitiendo otra ¡al sanjuanillo! Ya está aquí la maldita punta, la punta d enuestra muerte -dije yo entre dientes. No debía pensar como yo el *lobo de mar* que semejando un bravo elón que sacude la melena aprontándose a la lucha, iba sereno en la popa, con la misma tranquilidad que otros van en lujosas carretelas de paseo a un *boulevard*. Bordeada por acá, bordeada para allá, nos tuvo aquel hombre hasta las cuatro de la tarde, al mismo borde de la sepultura. ¿Y para qué? ¡Pra ganar veinte o treinta reales a los sumo!... después de burlar la ley; pues uimos a vender la pesca a Bermeo y pretestamos ya hasta creo que juramos que no vimos la bandera⁴⁰.

⁴⁰Marcial Acebal Sertucha, Fray Verás, 28 de julio de 1895.



3. 4. PULSO Y “SEDEÑA” EN LA MERLUZA

J. Garay, buen conocedor de la tradición artesanal y marinera de Castro Urdiales, afirma que desde el siglo XIV “se pescaba a pulso la merluza, con el aparejo de *sedeña*, cordón tejido con fibras vegetales e hilos de seda”⁴¹. En todo el litoral cantábrico, aunque tampoco fue raro que se utilizaran redes, la merluza hasta bien entrado el siglo XIX se pescaba fundamentalmente con aparejos de anzuelo⁴².

Carecemos de descripciones concretas para nuestro puerto, pero es muy posible que el sistema fuese muy parecido al propuesto para el Cantábrico por don Benigno Rodríguez a comienzo del siglo XX:

“Cuatro aparejos para la pesca de la merluza al dedo he observado en el Cantábrico, que se componen: el primero, de un cordel grueso, entintado para que le haga inelástico y más duradero y cuya tinta se da con cáscara de salce cocida, de trescientos cincuenta a quinientos o más metros de largo, al cual va sujeto otro más fino y más corto, de uno o dos metros solamente, forrado de hilo de carrete que los pescadores llaman asta; a este cordel se sujeta un plomo de una libra de peso, después lleva otro pedazo de cordel blanco más fino que el anterior, forrado también del mismo hilo de carrete, que llaman pie o reñal; a éste se amarra un trozo

⁴¹Garay, Ilustración de Castro, septiembre de 1995, p. 6.

⁴²Rodríguez Santamaría (11).

de alambre de metal amarillo grueso, que llaman secala y a cuyo alambre se fija el anzuelo.

Este es el aparejo más corriente en el Cantábrico para la pesca de estos peces por el procedimiento antiguo de a pulso o pesca al dedo, puesto que se emplea en Guipúzcoa, Vizcaya y Santander, excepto en Bermeo, desde hace muchos años con bastante buen resultado en esta región (...).

Todos los anzuelos de estos aparejos son de acero; pero así como en Guipúzcoa, Vizcaya y Santander se usan galvanizados en blanco, en Asturias se emplean algunos pavonados de azul oscuros.

Estos aparejos son antiquísimos, hechos todos por los pescadores, de origen español; se usan verticalmente por el procedimiento primitivo del dedo, y trabajan con ellos a la parte, siendo completamente inofensivos, empleándose en la siguiente forma:

Sale la embarcación del puerto (...) tripulada por once o doce pescadores, llevando cada uno un aparejo. Esta salida se efectúa sobre las dos o tres de la mañana, y llegando al punto designado para la pesca, que dista del puerto unas quince o diez y ocho millas, se fondea ésta, por lo general, con el ancla artificial, que consiste en una piedra sujeta entre dos palos, que con una mortaja sostienen una tabla sobre la que descansa la piedra, y amarrados ambos palos por su parte superior que una fuerte ligada comprimen dicha piedra, sirviendo de uñas los extremos de la tabla.

Se usa esta potada o arpeo artificial porque como cuesta barata, aunque haya que dejarla en el fondo por haberse enganchado en alguna roca, se pierde muy poco, mientras que un arpeo de hierro les costaría mucho.

Fondeada así la embarcación, se ponen por el costado del barco unos trozos de madera acanalados con dos o cuatro palitos redondos salientes, llamados tariestas, que son bombeadas por encima y sirven para que no se roce el aparejo y se corte con el canto vivo del carel de la embarcación; se larga el aparejo al agua en profundidades generalmente de treinta a doscientos treinta metros, y al sentir la apicada del pez, que se nota en seguida por la entintadura especial del cordel, se cobra hasta meter a bordo el pescado, regresando al puerto sobre las cuatro de la tarde⁴³.

3. 5. ROCHEL Y CONGRIO

Aunque no tan importante como las anteriores especies, el congrio también constituyó un buen recurso para los pescadores castreños durante muchos siglos. Una buena descripción, sin duda, sobre la técnica que para su captura se empleaba en Castro es la que hizo J. Garay hace unos años:

⁴³Ibidem, pp. 136 y 137.

“La pesca al *rochel* fue sin ningún género de dudas una de las pescas más carismáticas de nuestro puerto. Se practicó desde tiempo inmemorial y nuestras anguilas de congrio saladas en las bodegas, recorrieron durante siglos los caminos a lomos de mulas para ser distribuida por todas las comarcas de Castilla la Vieja, parte de Navarra y Aragón (...).

Fue una de las pescas más duras y crueles que se practicaron en nuestra villa hasta mediados de los años 60. La pesca del rochel había que practicarla en los meses de otoño e invierno, por la noche y cuanto más oscura mejor. Las embarcaciones, por lo general botes de remo, saltan al sejo (anochecer) y desafiaban a todas las tunas de la mar, ya que los malos tiempos casi siempre se dan con la llegada de la noche. El pescador tenía que armarse de paciencia y de mucha osadía para soportar esas largas, duras y oscuras jornadas. El rochel es el aparejo y la acción de pescar. La línea o cordel de cáñamo, un chombo y el zapi. Todo esto ovillado al tradolle es el parejo del rochel. El zapi era un champel de cáñamo maquilado al que iba empatao un fuerte anzuelo. Al terminar la Guerra Civil, el cable acerado sustituyó al cordel y las capturas fueron de más peso pues con su fuerte mandíbula no podía rumiar este material. Al anzuelo se le ponía como carnada filetes de boga, anchoas, sardinas, pulpe, jibión, pota y cualquier pez, con la generalidad de que sea fresco. La carnada debía de quedarse suspendida del fondo unos 20 cm. pues la pulga de mar se lo devoraba como auténtica marabunta. En esa posición y tanteando el aparejo, podían pasar horas antes de que el primer congrio saliera de su cabaña a comer, pues aunque muy voraz el congrio es muy sensible a mares lunas llenas con corrientes etc.

Esta era una pesca muy astuta y al pez había que “hacerle bien al amor” (trabajarle) (...). Una de las tareas más peligrosas para desmayar (sacar el anzuelo) el zapi de las anguilas de congrio es aproximar los dedos a sus mandíbulas, pues de una dentellada los pueden seccionar. El pescador para matar a la anguila, utilizaba una artimaña muy convincente, y era meter el pulgar por sus bránqueas y hacerle cosquillas, entonces el congrio se quedaba muy quieto y el pescador rápidamente le hacía la modera (seccionarle la médula) con un cuchillo de grandes dimensiones.

Al ser esta una pesca nocturna y de invierno, muy pero que muy a menudo, los vientos del oeste hicieron que se perdieran hombres con una facilidad alarmante, habiendo noches en que se perdieron hasta nueve pescadores y esto sucedió un año si y otro también, pero la pesca del anguila del congrio producía un desahogo para la economía del pescador sobre todo en los

meses de invierno en que casi ni se iba de pesca y muchas embarcaciones invernaban⁴⁴.

Sañez Reguart, conocedor de primera mano de las técnicas de pesca utilizadas en todo el Cantábrico en el siglo XVIII, decía:

“Merece se describa particularmente la pesca, que en las mismas costas de Cantabria ejecutan aquellos naturales al Cordel, y con particularidad la del congrio. Esta siempre la logran por la noche, porque de día no hy que pensar se llegue a coger ninguno de tales peces: es de advertir que no debe emprenderse en las noches de luna, a causa de que sucedería lo mismo.

Con este conocimiento los pescadores se aprovechan de los quartos menguantes, y de la ausencia de aquel astro. Preparan sus barcos por la tarde, y en ella salen al mar para poder apostarse o disponerse hacia el parage, en que han de emprender su pesquera (...).

Esta pesca se practica, como se ha dicho, por la noche en alta mar sobre todo de roca de muchas brazas desde 50, 80, 120 hasta 250, aunque también suelen emprenderla a las inmediaciones de la Costa sobre 16, 30 y 40 brazas. Para lograrla con ventaja, es menester que el tiempo esté sereno.

Luego que los barcos llegan a los sitios, que los pescadores tienen ya bien conocidos, por las marcas que forman desde el punto de sus embarcaciones, ya sea a dos, tres o más leguas de tierra, mediante el sesgo, unión o interrupción de las puntas de las montañas o eminencias de la Costa por líneas visuales, en que son tan expertos, que nunca yerran el puesto que buscan, y donde se halla la pesca, según los fondos que ya tienen sabidos por la sonda, echan su resón para fondearse: si el parage es de roca, muchos usan de una piedra grande atada a tres palos, que la rodean, a cuyo compuesto en el país san el nombre de *Potada*, para en caso de llegar a enredarse o engancharse entre las peñas, no exponer el resón, que siendo de hierro, y de algunas arobas, su pérdida es considerable para los pescadores (...).

Después que han dado fondo en el parage conveniente, baxo los términos que acaban de exponerse, empieza cada pescador a preparar su aparejo, en cuyo tiempo el muchacho o muchachos del barco cortan las faldas de las xibias en pedazos muy pequeños, que unidos con una sardina salada o pececillos, machacan, y de todo hacen cierta masa para echarla dentro de una bolsa o talego de lienzo, ciua boca atan en el suelo del mar, en cuyo

⁴⁴Garay, Ilustración de Castro, enero de 1999, p. 5. También puede consultarse el trabajo del mismo autor “Los rocheleros”, Ilustración de Castro, mayo de 2001, p. 11. Pedro Garay, al referirse al antiguo rochel, dice: “(...) se hace de noche, en roca fuerte y con aparejo de “pulso” (a manos). La pesca del congrio a l “rochel” en Castro causó en sólo dos noches 15 pescadores ahogados (no apareció ninguno). Aquellos duros y sufridos pescadores castreños temían al “rochel” más que los malos tiempos, y se lamentaban y nos aconsejaban que por mucha necesidad que tendríamos iríamos al “rochel””, Ilustración de Castro, 7 de abril de 1991, p. 3.

caso le levantan un poco, y vuelven a dexar caer, repitiendo la operación varias veces. De esta continua contracción resulta que va escupiendo o soltando las partes más sutiles o substancias del material que contiene, a cuyo olor acuden los peces: manera excelente de cebar el puesto, o atraerlos al sitio en que se va a pescar. Después de semejante operación los pescadores empiezan a calar sus cordeles; y si no se tiene pez, continúa el movimiento expuesto del talego hasta que se verifique.

Quando absolutamente no se logra, porque aquel parage está muy exhausto de peces, que ya han cogido otras embarcaciones, o porque, como por lo regular sucede, se han ido a otra parte a buscar su pasto, el barco recoge su ancla o reson, y va a situarse en otro puesto donde mejor le parece al Patrón, y de este modo repiten sus movimientos de lugar los barcos pescadores, hasta que con efecto dan con los congrios (...).

El anzuelo va cebado con xibia fresca, de cuyo rayo o brazo se cubre la cuña de él, y en su punta se coloca un pedazo de la misma carnada, de modo que lo atraviese la agalla, para que no se caiga.

Si hay sarda, o caballa fresca o ahuja, también se usa para poner en la punta del anzuelo (además del brazo de xibia), a lo que llaman Orisque, pero los pescadores dan la preferencia para el cebo a la Pota, por ser apasionadísimo a ella el congrio.

Cuando el pescador siente por la comunicación del Cordel que el pez anda en el anzuelo en el hecho de llegar a la carnada, suspende un poco el aparejo, y aquel engolosinado, recarga o insiste en tragarla, en cuya ocasión el pescador diestro tira hacia arriba, con lo que le clava, procurando asegurarle, y empieza a subirle con cuidado: si es crecido, afloxa un poco, y aguanta las cabezadas o agitaciones violentas, que da inmediatamente con inclinación hacia el fondo. En este estado sin pérdida de tiempo, pero sin apresurarse, cogiendo el cordel a pulso, y de una mano a otra, como quien saca agua de un pozo sin garrucha, a brazo, va subiendo el animal, hasta que rendido se llega a poner en la superficie del agua, en cuyo caso está ya pronto otro u otros dos pescadores, cada uno con su gancho de hierro en la mano, y con él le aseguran bien, porque entonces es quando al sentirse herido, y casi fuera de su elemento, apura todo el vigor de que es capaz para resistirlo con los mayores esfuerzos.

Después de esto echan el congrio dentro del barco entre ambos pescadores; pero antes de sacarle el anzuelo de la boca (en que proceden con mucha precaución por las contingencias), y sin soltar el gancho, con que le tienen asegurado, toma uno de ellos un palo corto y grueso, que se lleva a propósito, y pegándole algunos golpes en la cola, queda extendido e inmóvil. Luego saca otro el cuchillo, y le degüella por la nuca, cortándole hasta llegar a las vértebras de la espina, y con estas diligencias le echan al suelo del barco, sin peligro de que pueda morder a ninguno.

Hay congrios tan vigorosos que al tiempo de querer sacarlos del agua suelen hacer hincapié en la quilla del barco con inexplicable tenacidad, y revolviéndose violenta y continuamente sobre el ostado, con su gran fuerza arrancan de las manos de los pescadores los ganchos, con que le tienen clavado, retuercen y rompen la gaza, y se escapan.

La repartición del producto de semejante pesca suele variar según los puertos. Lo general es descontar el importe del cebo, y dividir el dinero de lo que se llega a coger, tomando una parte el barco, otra la caja del Gremio, y a iguales porciones los marineros juntamente con el Patrón⁴⁵.

Por último, cabe señalar que según Casado Soto⁴⁶ y Rodríguez Fernández, en Santander y Laredo en el congrio “se utilizaba el *espinel*, aparejo semejante al palangre, pero diferente a las *cuerdas* del besugo, ya que se tendía horizontalmente sobre el fondo marino. La madre y los pipios, o brazales, eran más cortos y de mayor tamaño que los usados en la costera del besugo. Como carnaza solía emplearse la sardina⁴⁷”.

Estas eran prácticamente las pesquerías comerciales y técnicas de capturas más importantes conocidas y practicadas hasta bien entrado el siglo XIX en Castro Urdiales. Pero los documentos municipales en bastantes ocasiones hacen alusión a las **mielgas**. Algo que también es habitual en la documentación antigua de Laredo: “(...) corresponde a un escualo de cuerpo casi plano por el vientre y aquillado por el lomo, con longitud aproximada al metro, cuya carne es comestible aunque dura y fibrosa. Su piel se ha usado como lija⁴⁸”.

El período que va aproximadamente de 1850 a 1910 acabará resultando crucial para el mundo de las técnicas pesqueras, pues será entonces cuando aparezcan en escena nuevos procedimientos, artes y aparejos, tanto para la pesca de cierto calibre como en la pesca más solitaria de bote o botrino. Muchas de las técnicas que hoy se tienen por antiguas y tradicionales, en realidad son modernas, aunque ya muchas estén en desuso, dando lugar en ocasiones a engaños cronológicos y conceptuales. Lo que hoy muchas veces se califica como viejo en muchas ocasiones es fruto de los cambios de finales del siglo XIX. El tema requeriría de un profundo y sistemático estudio, probablemente utilizando técnicas de historia oral y procedimientos de corte antropológico.

Pero volviendo a nuestro asunto y tiempo, antes de 1850, además de las técnicas que acabamos de repasar, los castreños es seguro que utilizaron otra buena serie de aparejos y procedimientos para hacerse con los peces de más uso familiar: aguadañas para jibiones, grampines,

⁴⁵Sañez Reguart, y L. Linage y Arbex, ob. cit., pp. 155 - 157.

⁴⁶Casado Soto (77).

⁴⁷Rodríguez Fernández, ob. Cit., p. 82.

⁴⁸Ibidem, pp. 83 y 84.

esparaveles⁴⁹, aros, redeños, poncios, botrinos, sedañas para especies menores y cobles⁵⁰, cabezos para cantiles y playas... A diferencia de otros puertos vecinos, en las que el peso de las cofradías casi no se notaba, caso de Colindres o Santoña, en Castro Urdiales los cambios en las técnicas de pesca llegaron únicamente en los últimos tiempos del ochocientos y con cuentagotas. Garay comentaba a este respecto: “Aquí las técnicas ancestrales de pesca siguen en activo y sobre todo es el remo y la red de malla la que marza el predominio cuando el vapor y el cerco ya han hecho su aparición décadas atrás en otros puertos del Cantábrico”⁵¹.

3. 6. RESISTENCIA AL CAMBIO: UNA VISIÓN A TRAVÉS DE LAS ACTAS DE LA COFRADÍA DE SAN ANDRÉS

En las décadas centrales del siglo XIX en Castro Urdiales, y en casi toda la costa cantábrica, algo estaba cambiando definitivamente en el sector pesquero. Las modificaciones revolucionarias en materia política y legislación hacían que el poder de control del Gremio se tambaleara cada vez más peligrosamente. La demanda de pesca, proveniente sobre todo de los pujantes escabecheros, nuevos conserveros y de una arriería recuperada con la mejoría de la red caminera, crecía sostenidamente. En respuesta, la oferta pesquera trataba de introducir nuevos sistemas de pesca que posibilitaran un aumento de las capturas. Pero el Cabildo de San Andrés, igual que otros muchos de nuestro litoral, se opuso frontalmente a los cambios técnicos.

¿Por qué? Son muchas las respuestas, aunque todas ellas tienen el mismo hilo conductor: la Cofradía castreña, acostumbrada durante cientos de años al control absoluto de las técnicas de pesca, veía los cambios como un ataque directo a su poder feudal. La primera referencia escrita de oposición a las transformaciones que hemos podido encontrar está fechada en el año 1842, momento en que el Cabildo en reunión general se opuso a la utilización de las nuevas redes de cerco⁵². Una década después, al parecer porque el cerco ocultamente se empezaba a extender, la Cofradía se volvía a posicionar sobre el asunto:

“(...) dicho Sr. Procurador manifestó a los concurrentes que con motivo de haber comprado algunos individuos del gremio de mareantes de este puerto una red desconocida en el mismo para destinarla a la pesca de la sardina y bocarte, como efectivamente están haciendo uso de ella en la actualidad

⁴⁹Según Rodríguez, hacia el año 1910, en Castro se utilizaban unos esparaveles especiales y casi únicos en el Cantábrico:

“Además del arte descrito se emplea otro en el **distrito de Castro Urdiales** (...), y consiste en un arco de hierro de tres metros, próximamente, de diámetro, con una red que tiene aproximadamente unos dos metros y medio de alto, en el medio, con malla muy pequeña -un centímetro el lado del cuadro,- de hilo fino y con una piedra de bastante peso en el centro para hacerle bajar al fondo.

En la parte superior lleva amarradas al arco cuatro bolinas, que terminan en una gaza, a la que se amarra un cabo delgado, que va a parar a un palo que forma el mango, de unos tres metros de longitud.

Este arte suelen hacerlo los propios pescadores con pedazos de paño viejo de otras redes que han servido ya para otras clases de pesca (...), cebándosele con desperdicios de pescado...”, Rodríguez Santamaría (11), pp. 72 y 73.

⁵⁰La documentación municipal del siglo XVI en varias ocasiones habla del coble como aparejo, sin embargo Garay opina que es mucho más reciente: “Este aparejo al que se denominaba el “cobre” era única y exclusivamente de este material por su larga duración y su maleabilidad. El cobre-coble trajo a Castro una nueva forma de concebir la pesca y desde ese momento existió el pescador solitario que sin nadie más a bordo se hizo un gran experto en la pesca de los cantiles”, Ilustración de Castro, septiembre de 1995, p. 6.

⁵¹Garay, Ilustración de Castro, enero de 1999, p. 5.

⁵²A.H.P.C., Prot., leg. 1852, Libro de actas de la Cofradía de San Andrés del puerto de Castro Urdiales (1838 - 1877).

contra lo dispuesto al parecer por las leyes y ordenanzas gremiales vijentes, se le han dado varias y repetidas quejas denunciando aquel abuso a fin de que como Autoridad o representante de la Corporación ponga remedio a tamaños males que redundan en perjuicio de los intereses del Gremio, y como celoso siempre por el bien estar y prosperidad de este ha creído conveniente disponer la reunión de esta Junta de patronos para que después de enterados del asunto y de las consultas que sobre el mismo ha hecho a los Señores Licenciados Tagle y Lavín en los días ocho y diez y nueve de marzo último, resuelvan lo que consideren más ventajoso en beneficio de la Corporación; (...) puesto a discusión el sí se habría de permitir o no la pesca de la sardina y bocarte con aquellas redes desconocidas se acordó acto continuo el que se procederá entre todos los patronos a una votación nominal, y habiendo tenido efecto esta resultó por mayoría de votos o lo que es lo mismo treinta y cinco contra doce el que se prohíben en todo tiempo en la demarcación de este distrito la pesca de la sardina y bocarte con la red o cerco de que se ha hecho mérito, dando parte de su consecuencia a la autoridad Superior del ramo contra cualquier persona que en los sucesivos atropelle contra lo dispuesto por las leyes y ordenanzas gremiales en este asunto”⁵³.

En 1856 el Cabildo castreño, a fin de ajustarse a las nuevas normativas legales, redactó un anteproyecto de nuevas ordenanzas o reglamento, que enseguida fue en gran parte impugnado por el Ayuntamiento de la Villa. El posicionamiento estaba claro: el Gobierno municipal, en gran medida representante de los intereses de la burguesía industrial conservera y escabechera, abogaba por que se produjeran cambios técnicos en los sistemas de capturas y por la libertad casi completa en la comercialización de la pesca; pero, por el otro lado, la Cofradía se oponía, todo lo que podía, a los nuevos métodos intensivos en la forma de pescar y a la llegada de pescado de otros puertos. Pero dejemos hablar a los protagonistas. Así se manifestaban los pescadores de San Andrés en aquel año en respuesta a las trabas municipales puestas a su nuevo ordenamiento:

*“A continuación se dio cuenta del informe que con fecha veinte y cuatro de Mayo evacuó el Ayuntamiento Constitucional de esta Villa sobre los Estatutos que se acaban de discutir y aprobar, y vista la impugnación que en el mismo se hace a los artículos 43, 44, 45 y 50, al propio tiempo que se opina el que se admitan en este puerto a libre venta las pescas que introduzcan las Lanchas y marineros de Vizcaya, se acordó por unanimidad de los gremiales presentes a esta Junta el sostener como beneficioso y útil a la Cofradía los artículos citados tal como se hallan redactados fundándose en las siguientes razones. **La prohibición que comprende el artículo 43 respecto al uso de los cercos y trainas que se citan en el mismo, tiene por principal objeto el fomento de la industria pesquera, evitando así la destrucción de la cría, como sucede con el uso de los aparejos escludos que por su reducida malla y grueso hilo no pueden dar salida a ningún pescado aprehendido por pequeño que sea. No es exacto, como asegura el Ayuntamiento en su informe que esté permitido el uso de los cercos o trainas en los puertos de esta costa, y lejos de ser así, se han prohibido en todos tiempos cuando se han querido introducir, sin que en el día***

⁵³Ibidem, acta, 18 de abril de 1852.

se usen para la pesca de la sardina más que en alguno que otro puerto de Vizcaya, en los que van también en decadencia y casi han desaparecido por considerarse perjudicial su uso a los intereses de todos los gremios de mar. Con las diversas clases de redes que usa este Cavildo nombradas en el artículo 43 tiene la pesca de la sardina todo el fomento conveniente al extremo de venderse con frecuencia en la costera a los mismos precios de seis a ocho reales el Millar y de arrojarse no pocas veces al mar por no quererse a ninguno en las fábricas o establecimientos de beneficio de pescas. De admitirse los cercos o trainas que sólo se emplean en algunos puertos de Vizcaya, tendrá que resultar necesariamente el abandono de todas las clases de redes que usa este gremio, lo que causará la pérdida completa y efectiva de un capital de consideración, y como para adquirir aquellos aparejos o artes se necesitaba otro capital importante, vendrá a resultar forzosamente que su introducción se hará por terrestres o individuos que no pertenezcan al Gremio y que utilizarán los productos de la pesca de la sardina imponiendo a los pescadores las condiciones que tuvieren por conveniente respecto a la repartición de las ganancias, como ha tratado de hacerse al querer introducir en este puerto el uso de los artes consignados en la prohibición del artículos 43 (...).

3°. Evitar también la amalgama o reunión de pescas hechas en dos o más días por los perjuicios que en la estación calurosa del Verano ocasiona esa circunstancia hasta para la venta del pescado fresco en el concepto o bajo el pretexto alegado siempre por los compradores, de ser vieja la pesca. Estas consideraciones demuestran la conveniencia y justicia de los dispuesto en el artículo 44, con tanta o más razón cuanto que no es extensiva la prohibición al caso en que las lanchas no pueden regresar en su mayor número al puerto, por efecto de calmas u otro contratiempo. El artículo 45., impugnado también por este Ayuntamiento como restrictivo de la industria pesquera, previene que las lanchas no salgan a la pesca cuando no se haya hecho la venta de la marea del día anterior, y en esta parte informa el cuerpo municipal por que se deje en completa libertad a los pescadores bajo el concepto de que pueden ir a la mar cometiendo el cuidado de hacer la venta y entregar las pescas a los gremiales ancianos y enfermos que se quedan en tierra y al Administrador del Cabildo. Que cuando se trata de intereses ajenos, es muy fácil mirarlos con abandono, por considerables que sean los perjuicios que de ellos se sigan y preciso es convenir en que el Ayuntamiento informante no se manifiesta muy celoso por los que atañen a este gremio. Ni el Administrador de éste ha tenido nunca a su cargo la entrega de pescas en los establecimientos en que se benefician las mismas, ni se concibe que puedan desempeñar cumplidamente este delicado y penoso trabajo los gremiales que por su ancianidad, enfermedad o achaques se hallan imposibilitados para el egercicio de tan dura faena. La entrega de pescas en las fábricas ni se ha hecho ni puede hacerse más que por los mismos vendedores, mediante el interés que tienen en comprobar la esactitud del peso para no ser perjudicados en sus intereses. De esta directa intervención que todos han tenido siempre, y que no quieren delegar en persona alguna, no puede privarles, como pretende el cuerpo municipal, sin conculcar un derecho sagrado que debe respetarse. Además, la restricción que es objeto del artículo 45 no es

*absoluta: El Alcalde del Mar, la Autoridad única competente en la materia deve resolver sobre la conveniencia o inconveniencia de ir a la pesca, cuando no se haya vendido la del día anterior, y ciertamente que sería bien triste y hasta verdaderamente depresivo de la industria, que fuese al mar el Gremio, abandonando en cierto modo el fruto de sus trabajos de un día, con la incertidumbre de si se realizará o no la venta, y en la seguridad de que la reunión de dos mareas influiría notablemente en la baja del precio, bajo el concepto de haber demostrado la esperiencia que es bastante haya dos día consecutivos de una pesca regular para que se nieguen a comprarla los fomentadores, a menos que no se obligue el gremio a no trae unas pescas al puerto en el día inmediato que en la insignificante cantidad que quieran fijar los compradores. **El Ayuntamiento que tan interesado se muestra por la ilimitada libertad en materia de pescas, debiera haber abogado en provecho del Gremio y de la población en general, de que constituyen sus individuos y familias la más numerosa parte, por el remedio propio a evitar tan lamentable y precaria situación (...).***

El Ayuntamiento de esta Villa concluye pidiendo en su informe el que se admitan a libre venta en este puerto las pescas procedentes de otros puertos y como la prohibición en esta parte ha estado limitada hasta el día a las pescas hechas por lanchas y tripulantes de la provincia de Vizcaya, es consiguiente que el cuerpo municipal se refiere a esta procedencia en la libertad por que abogan. No es en los antiguos estatutos de este Cabildo, como supone inesactamente el Ayuntamiento, en los que se ha fundado este Gremio para impedir la venta de pescas hechas por marineros vizcaynos sino en lo terminantemente dispuesto en el artículo 2º título 12 de la ordenanza de matrículas de mar que previene, que la gente de mar de las provincias vascongadas podrá pescar y navegar libremente en sus costas y embarcaciones que se habilitasen en sus puertos; pero no fuera de aquellas y dentro de los límites de las demás provincias en que no disfrutarán del fuero y privilegios de marina sin haber hecho una campaña y estar formalmente alistados en respectivas cofradías de mar. Tal es, pues, el fundamento de la prohibición, cuya abolición solicita este cuerpo municipal, y en presencia de la Soberana disposición, no puede dudarse de la injustificable calificación de abuso que sobre el particular se permite hacer en su informe este Ayuntamiento, tratándose del esacto cumplimiento de los prescrito en las ordenanzas de matrículas de mar”⁵⁴.

Pero, al final, para que se aprobase otro nuevo Reglamento oficialmente, el de 1879, los pescadores de Castro no tuvieron más remedio que levantar la mano, y permitir la introducción de nuevos métodos de pesca y mayores cotas de libertad a la hora de faenar: *“Ningún batel ni bote podrá salir a hacer ninguna clase de pesca durante la época señalada a la costera de invierno. **Sólo las embarcaciones conocidas con el nombre de traineras podrán verificar la pesca del cerco desde el 1º de marzo hasta el 12 de junio y antes de la primera fecha si fueran autorizadas en Junta General de patronos por aconsejarlo así la conveniencia y necesidad de la sociedad***⁵⁵. **La**

⁵⁴Ibidem, acta, 14 de febrero de 1856.

⁵⁵Reglamento, año 1879, ob. Cit., artículo 36.

*pesca de la sardina y demás peces podrá hacerse con toda clase de redes o espineles apropiado para cada objeto*⁵⁶”.



4. CALAS Y CALADEROS

Al bonito, siempre muy móvil, se le iba a buscar en sus trayectos migratorios, pero el resto de las especies de utilización comercial se pescaban en calas y playas. Cada puerto y cofradía, como es lógico, tenía sus calas, y a pesar del secretismo con el que se mantenían las referencias⁵⁷, en muchas de ellas solían coincidir con pescadores llegados de otras villas y puertos cercanos. El talud continental no daba para mucho, y no fue raro por ello la colisión en forma de incidentes entre cofradías a la hora de arribar a calas, playas y cantiles.

Por lo que dejan traslucir las ordenanzas del siglo XVI del Cabildo de San Andrés, el radio de acción de los barcos castreños en las faenas costeras estaba comprendido, siempre de forma aproximada, entre Bermeo y Santander. Uno de los grandes caladeros de origen medieval y muy documentado en el siglo XVI era el llamado *Gran Canto*. Hoy sabemos que este entonces famosísimo caladero estaba situado en las cercanías del gran foso de Cap-Breton, y que allí acudían también pescadores de Ondárroa, Bermeo, Motrico o Lequetio, en busca de besugo

⁵⁶Ibidem, artículo 43.

⁵⁷El celo era tan grande, tal como ha recopilado J. Garay en un pequeño trabajo, que los pescaodres de Castro idearon un lenguaje de signos, de los que ha recopilado 203, para cuando se cruzaban en la mar barcos del Cabildo de San Andrés poder pasar información, pero sin que otros pescaodres foráneos se enteraran: “los pescadores se pasaban mensajes tan complejos como al cantil que iban a pescar...”, Ilustración de Castro, agosto de 1998, p. 5.

fundamentalmente⁵⁸. Dada la lejanía, hasta allí iban los barcos de mayor porte y mejor dotados técnicamente, puesto que el viaje y la faena requería de varios días⁵⁹. Muy renombrada fue también en los siglos XV y XVI la pesquería a la *Mar de España*⁶⁰. Pero del resto de los caladeros la documentación municipal prácticamente no dice nada. El secretismo se extiende por toda la cuestión hasta casi oscurecer completamente el panorama.

A pesar de todas las dificultades, y ser un tema prácticamente sin investigar en todo el Cantábrico, existe un magnífico trabajo realizado por Urkidi para el caso concreto del puerto de Bermeo⁶¹ que aclara algo el oscurantismo del tema, máxime si tenemos en cuenta que muchos de los caladeros frecuentados por los bermeanos fueron los mismos que los de los castreños.

4.1. BESUGO

El besugo normalmente vive en fondos de arena por debajo de los 200 metros. Es en invierno cuando se reproduce, y es en esta época cuando más capturas se conseguían, coincidiendo con la época en que mayores reservas de grasa y mejor sabor tiene. Los pescadores castreños, además de al *Gran Canto*, iban a pescar el besugo a la *Mar de España*: “Es la cala con la que inician la relación los pescadores de más edad (Bermeo). Se halla situada frente a la Punta de Saltacaballos, en Castro Urdiales, a 22 millas del Cabo Matxitxako al Ra WNW - NW ¼ W y 2 horas y media de travesía. Para su localización hay un refrán castreño que dice: “Campazar en Villano y ochenta brazas a mano”. Otra referencia coloca la ermita de Nuestra Señora de las Nieves (“Birijiñe” de los bermeanos), enclavada en la cima del monte de igual nombre, tras el monte de Cerredo, que está situado al W de Castro.

Esta cala se extiende aproximadamente tres millas en dirección E-W, con fondo de 100 a 270 brazas en su mayoría de fango viscoso y tiene agua, es decir, está delimitada por mayores profundidades, por el W y por el E. Los aparejos se largan según la situación de partida: si se está en el W, al NNE; al N si en el centro y al NNW si se faena en la parte del E.

Fundamentalmente se pesca besugo, o más bien se pescaba, pues en la actualidad no es utilizada por quedar en zona frecuentada por barcos arrastreros⁶².

Así describe Garay la cuestión de los caladeros de besugo de Castro:

“Se busca en principio el besugo por el **Castro Verde** y a medida que se iba haciendo más grande buscaba más agua, llegando hasta los playones a 20 millas al Norte de Castro. Aquí sobre estos fondos es donde se operaba las mayores capturas de este sabroso pez, rondaba cercana la Navidad que es cuando de verdad comenzaba la pesca del besugo (...). Al alcanzar el besugo los 800 gramos era cuando más frenético se mostraba y se pescaba con mayor facilidad, ya que entraban a traba (como locos) en el anzuelo (...).

⁵⁸López Losa, ob. Cit., p. 227 y Barkham (2001), pp. 37 y 38.

⁵⁹Barkham (2001), Arízaga (2001) y Alberdi (2001).

⁶⁰Echavarría (1892), ordenanza n.º. 51.

⁶¹Urkidi (83).

⁶²Ibidem, p. 11.

Luego al ir haciéndose más grandes, iban buscando más agua (más fondo) y decían los pescadores que, “el besugo en febrero, era caballero”, pues pescarlos era tarea sumamente difícil, casi imposible, dada la precariedad de los aparejos que no tenían la suficiente resistencia y ellos ya tomaban fondos de cientos de metros (...) Ir a besugos al **Castro Verde** y los **Playones** era salir a mar abierta y luchar con los elementos en su lugar más fiero. Quien no halla visto romper a “la mar en medio de la mar” no conoce la furia de los temporales y al Castro Verde con mares de fondo hay que darle resguardo, para que sus resacaes no nos traguen, ya que sobre ellos rompe la mar, y eso se encuentra casi 20 kilómetros de distancia al Norte de Castro”⁶³.

Pedro Garay también ha abundado en la peligrosidad de **Castro Verde**: “Al N del faro de Castro y distante unos 9,3 millas, se halla un bajo llamado “Castro Verde” con 53 metros de sonda, sobre el cual se levanta considerablemente la mar, cuando es gruesa, y a veces rompe con temporal del sur. Al Castro Verde con temporal hay que darle suficiente resguardo, pasando bien por fuera o bien por tierra de él. Es de corta extensión y en sus caídas se sondan 73 y 90 metros pasándose rápidamente a 120 metros”⁶⁴.

Castro Verde fue siempre un caladero tremendamente mimado y protegido por la Cofradía de San Andrés. El Reglamento de 1879, y es muy curioso, establecía: “*Los dueños y tripulantes de bateles, traíneras y botes podrán hacer noche en la pesca del congrio y merluza desde el 19 de marzo hasta el 20 de noviembre inclusive, siendo por lo menos dos los tripulantes de dichas embarcaciones menores; pero no les será permitido a los mismos pescadores quedarse en la mar noches seguidas ni hacer dicha pesca ni otra cualquiera en mares señaladas con los nombres de Castro Verde y la Raya*”⁶⁵.

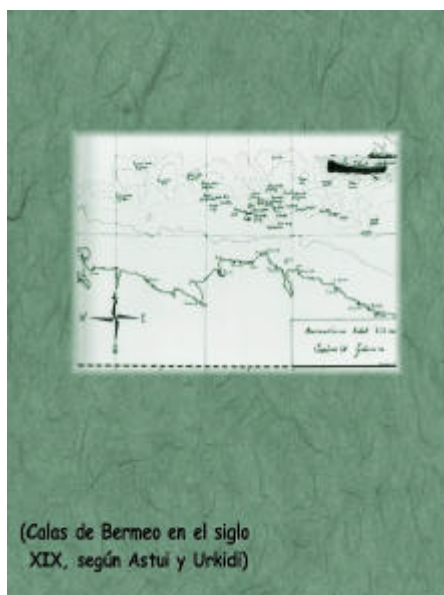
Los de Bermeo, y otra vez muy probablemente también los de Castro, iban, además, a besugos a las calas de “Bocho” y “Corrastola” (en el paralelo de Plencia, rumbo NO, a 12 y 14 millas), “Lauganac” (Mundaca, a 11 millas), y al N.O. de San Juan de Gaztelugache⁶⁶.

⁶³Garay, Ilustración de Castro, diciembre de 1999, p. 5.

⁶⁴Garay, P., Ilustración de Castro, 25 de noviembre de 1990, p. 3.

⁶⁵Reglamento, año 1879, ob. Cit., artículo 42.

⁶⁶Urkidi, o. Cit., p. 8. Al finalizar el siglo XIX los problemas y concurrencias en los caladeros se hicieron más acuciantes e intensas, así, por ejemplo, el periódico Fray Verás en el año 1892 (11 de diciembre, nº. 69) señala los encontronazos de las lanchas castreras cuando iban a besugos, todavía utilizando cuerdas y espineles, al encontrarse con barcos de vapor de Portugaete que ya pescaban con otros sistemas más intensivos.



4. 2. SARDINA

Como ya hemos podido apreciar en más de una ocasión, la sardina, después del besugo, era la especie más importante de las antiguas pesquerías castreñas. Es un cupleido que en los meses de enero, febrero y marzo se aproxima mucho a la costa en busca de alimento, siendo este el momento más propicio para su captura. Se acerca a las orillas arenosas y lugares de poco fondo en las desembocaduras de las rías. Pasada esta época, la sardina, al igual que la anchoa, se va desperdigando en abundantes bancos mar adentro. Parece ser que en los primeros meses era preferida la pesca nocturna, mientras que luego predominaba más la diurna.

Los castreños pescaron sardina en casi todas las playas y rías, sobre todo en las más cercanas a su puerto, tal como podían ser Santoña, Laredo y sobre todo el Abra de Bilbao. A lo largo del siglo XVII y XVIII, cuando las gentes de Portugalete prácticamente abandonaron las actividades pesqueras, y cuando Santurce todavía no se había consolidado como un potente puerto pesquero y casi no era más que una pequeña aldea, el Cabildo de mareantes de Castro Urdiales se convirtió en el amo de los grandes bancos de sardina en la salida de la ría del Nervión.

La pesca de la sardina ocasionó más de un conflicto con otros puertos vecinos. Quizá el más sonado es el que tuvo lugar en el siglo XVII con los pescadores de Laredo:

“Su contravención por los mareantes de Castro Urdiales provocó, en 1626, un serio conflicto con la Cofradía de San Martín, de Laredo. El 24 de diciembre de dicho año, el procurador general de la Cofradía de pescadores de Castro Urdiales presentó, ante el teniente corregidor de Laredo, una real cédula, expedida en Madrid el 21 de noviembre anterior, por la que se

autorizaba a los mareantes castreños la pesca libre de la sardina “*en cualesquier mares por tiempo de una año*”, ya que estaban imposibilitados para faenar en la costera del besugo, propia de aquella temporada, al haberles sido tomadas, por la Real Armada, las pinazas que dedicaban a esta costera.

Los de Laredo protestaron y echaron en cara a los de Castro Urdiales el haber ganado semejante licencia real “*haçiendo relación siniestra en parte y, en parte, callando la verdad*”. La realidad era que la Armada Real sólo les había requisado tres pinazas para remitirlas a Andalucía; “*otras tantas y más*” las habían vendido los pescadores de Castro voluntariamente, de modo que ahora se encontraban sin pinazas suficientes para la costera del besugo.

Según costumbre inmemorial, sancionada por las ordenanzas de sus respectivas Cofradías, “*desde el día de San Andrés hasta postrero de febrero más próximo de cada año*”, los mareantes de una y otra villa estaban obligados a “*salir a la pesca del besugo en barcos grandes, y no a otra ni en barcos pequeños, sino fuere con lizençia y consentimiento expreso de cada uno de dichos cabildos*”. En virtud de esta costumbre y ordenanzas los de Laredo se hallaban ocupados en la costera del besugo, pero si se permitía a los de Castro Urdiales, en aquellos momentos, pescar libremente la sardina en los caladeros reservados a los de Laredo, ya que ambas Cofradías tenían fijados los límites de “*sus mares*”, el perjuicio para éstos sería muy grave, “*pues al llevarles la sardina al puerto de Castro Urdiales se perdería la venta del besugo en Laredo, puesto que la venta de la sardina era más continuada y la que más codician los arrieros y escabecheros*”. En otras palabras, al coincidir la venta de la sardina con la del besugo, Laredo se quedaba sin sardina, con más salida al mercado que el besugo, mientras que Castro aprovechaba las capturas de sardina tanto en el puerto de Laredo como en el propio⁶⁷.

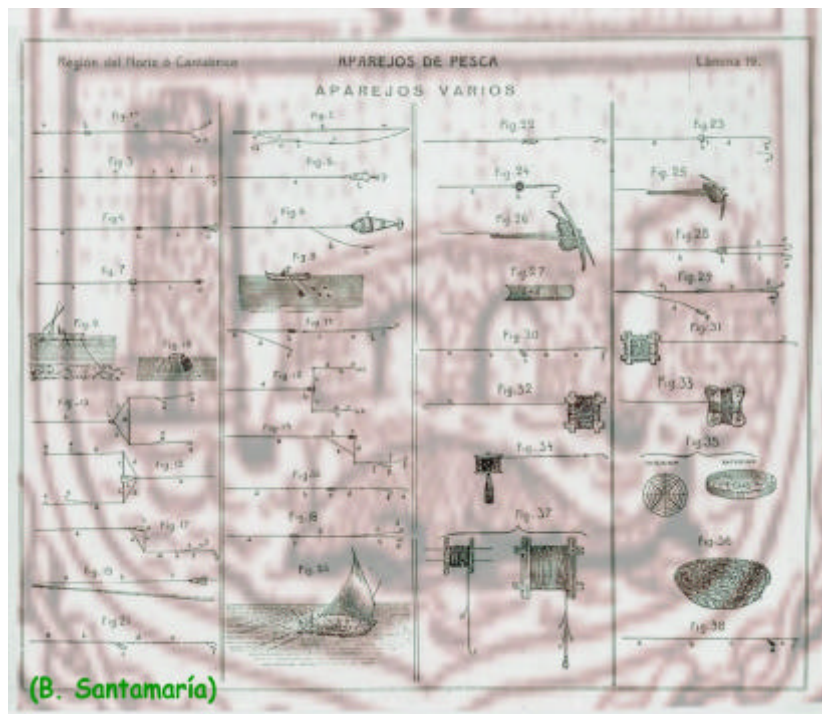
4. 3. BONITO

Las características del bonito, tal como ya hemos adelantado, le convertían en un pez de gran movilidad, lo que provocaba que pinazas y lanchas mayores tuvieran que desplazarse, y moverse, mucho en su busca. Al comenzar el verano se iba a su encuentro hasta aguas asturianas. Y es que este pez pelágico y altamente migratorio, después de las puestas en el mar de los Sargazos, en su primer año realizaba la traslación hacia el sur del mar de Irlanda y Golfo de Vizcaya. El bonito atraviesa la cornisa cantábrica buscando siempre aguas cálidas y, aprovechando las corrientes, y bancos de peces, como el chicharro, anchoa o lirios y pequeños crustáceos para su alimentación voraz. Las amboleas barrían la costa del Golfo de Vizcaya, pero a diferencia de otras especies, pasaban a una distancia considerable de la franja costera. Lejos, siempre en movimiento y siguiendo la peregrinación de los bonitos, iban las lanchas mayores castreñas.

⁶⁷Rodríguez Fernández, ob. Cit., p. 41.

4. 4. MERLUZA

La merluza se alimenta de sardinas, y anchoas sobre todo, y vive en fondos entre los 100 y 300 metros, prefiriendo la actividad nocturna. Este pez se pescaba primordialmente en las calas de cantil y en menor medida en zonas de playa. Sin embargo, en invierno la merluza tiende a adentrarse en la mar y a bajar muy al fondo, pero por la noche sigue subiendo para comer hacia la superficie, situación que también aprovechaban los pescadores.



4. 5 CONGRIO

El congrio vive en cuevas enroscado. Por eso, como indica J. Garay, “Antiguamente eran los cantiles lo que había que buscar como la **Barandilla**, el **Castro Verde**, el **San Pedro**, los **Cantiles de Pachillo** (ahora los Josefes) y sobre todo, los Cantiles del Este de Castro, como la **Cueva**, las **Cagadinas**, el **Cantil del Nordeste**, el **Tarico**, etc”⁶⁸.

Pedro Garay hace algunos años comentaba:

⁶⁸Garay, Ilustración de Castro, enero de 1999, p. 5.

“Entre Arciseri y Cotolino existe el “**Carajón de la Vieja**”, “marca” esta, antaño conocida por sus “rocheles” al congrio y buenos cabrachos.

A unos 500 metros al nordeste del “carajón”, se encuentran los “bajos” conocidos por el nombre de los “**Callejones de Bamboa**”, de unas 12 brazas de sonda.

Estos callejones son muy rocosos, han sido ricos en toda clase de pesca de fondo, congrios, fanecas, cabras, gallanos, etc., etc., y de mariscos como langosta, abocarte y los centollos”⁶⁹.

5. OTROS RECURSOS Y TRABAJOS

La mar fue desde el medioevo el sustento principal de los castreños. De la pesca vivieron casi en exclusividad desde el siglo XVII. Pero la mar era tan esencial en el sostenimiento de casi todo el vecindario marineramente que además de peces proporcionaba otros recursos. En más de una ocasión los pescadores se hacían con aves marinas, de modo que de cuando en cuando podían alegrar algo más la cocina del hogar familiar, siempre escaso de vituallas. Mareas y corrientes dejaban en las orillas de la costa multitud de algas, la *caloca* para los castreños, a cuya recogida también se dedicaban las gentes y pescadores más humildes de la Villa.

Las frágiles embarcaciones y las rudimentarias técnicas de pesca no permitían internarse y faenar en el bravo Cantábrico siempre que se quisiera. Había muchos días, dilatados períodos de tiempo, en que los marineros no podía ir a la mar. Para ocupar tantos tiempos de obligada parada en puerto y también para completar sus siempre contadísimos recursos, los marineros se dedicaron también a la labranza. Así, durante siglos los pescadores resultaron ser al mismo tiempo labriegos. Probablemente es la descripción que hizo el corresponsal de don Pascual Madoz en Castro Urdiales para mediados del siglo XIX, una de las mejores pruebas de esta doble condición profesional de los marineros:

“La mayoría del expresado Ayuntamiento (Castro Urdiales) consta de hombres de mar, esto es, dedicados a la pesca en las lanchas de su puerto, a la tripulación de guarda-costas, y a la navegación de cabotaje y alta mar en buques mercantes y de guerra. Puede decirse que nacen sobre el agua, se alimentan del agua, su vida la pasan en el agua, y todo lo que sea maniobrar en el agua, constituye sus inclinaciones, sus deseos y sus delicias (...). Son tan aplicados y laboriosos, que al regreso de su pesca, con solo quedarles dos horas de tiempo, en cambio del remo y del anzuelo, toman el azadón y la podadera, y pasan a sus pequeños viñedos a ocupar lo que resta hasta la llegada de la noche; de aquí resulta que ningún pudiente tiene en

⁶⁹ Garay, P., Ilustración de Castro, 28 de octubre de 1990.

mejor estado de producción sus viñas, que estos pescadores de cortas propiedades”⁷⁰.

De los muelles al huerto, y vuelta a empezar. Pero también los marineros trabajaban duramente y durante muchos días y horas en las obligadas labores de la bodega. Allí tenían que poner a punto sus cordeletes, aunes, chamepes, chombos, pajas para el bonito, agunes, redeños, topes para las noches, tener a punto la calicor de las velas, cuidar de que los ratones no se comiesen los artes..., en fin, cuidar del buen estado de aparejos y redes: librar y tornear los aparejos con sus tradolles y las enchazaduras necesarias en los últimos.

Trabajo continuo, duro y esclavo que no acababa aquí. No había ojos para tantas direcciones: pescar, cuidar los viñedos, tener a punto las cosas en la bodega, y con el rabillo velar por los amarres de los barcos en el puerto, achicar el agua introducido en ellos con los viejos tangartes, limpiar con el lombaz continuamente todo, y si había alguna fiesta de solemnidad empavesar las naves. Y en casa, pues preparar las cosas que había que llevar a la mar en las cofas y si era invierno tener en su sitio los choclos de madera para protegerse los pies.

Vida dura. Pero no sólo del marinero, de toda la familia. Los hijos, tanto varones⁷¹ como hembras, ayudaban desde muy pequeños a tener todo punto. Ahora bien, eran las mujeres las que se convertían en elemento clave: encargadas de adobar y arreglar los artes⁷², de descargar, preparar y pesarel pescado, vigilar las ventas... Su actividad fue fundamental en el mantenimiento de la economía familiar. Menos pescar, considerado verdadero “tabú” para el mundo femenino, hacían de todo. Tanto y tan gran protagonismo desembocó en que el peso de lo femenino alcanzara cotas no vistas en otras zonas del interior peninsular. Los siguientes párrafos del Diccionario de Madoz revelan muy bien la trascendencia de las mujeres en la sociedad castreña de hace dos siglos:

“Sus mujeres son las depositarias de sus agencias semanales y de todos los ingresos metálicos que procuran: ellas les proporcionan el sustento, a cuyo efecto, y como cajeras de su respectiva familia, responden de los contratos alimenticios, abren créditos, contraen deudas y aun anticipan lo que las sobra, componiendo sus diferencias sin la precisa concurrencia de los esposos (...). La juventud femenina (...) prefiere un jornal suelto, las faenas de la fabricación de escabeches, o las de comprar pescado fresco y venderlo en los pueblos limítrofes, conduciéndolo en cuadrillas de 10 y 12 a todas horas del día y de la noche a paso de trote”⁷³.

En definitiva, por lo que hemos podido ir viendo, el cuadro del mundo marinero y pescador de Castro Urdiales no se aleja mucho del dibujado para la costa cantábrica por Ansola:

⁷⁰Madoz, reimpresión (84), p. 84.

⁷¹Muchos se introducían como chicos de los barcos en el aprendizaje de la pesca. Y se introducían en un oficio duro, hasta el punto de tener que dormir a bordo. Según marcial Acebal Sertucha, “Los demás muchachos que dormían en las embarcaciones como es costumbre en Castro durante el estío...”, Fray Verás, 7 de julio de 1895.

⁷²Adobar: el arte hecho necesidad, Proel, nº. 10, mayo de 1978.

⁷³Madoz, ob. Cit., p. 84.

“Desde la desaparición de las pesquerías de la ballena y el bacalao, la actividad se había volcado por entero sobre la captura de especies estacionales en las cercanías de la costa: fundamentalmente sobre la costera del besugo durante el invierno, las de la sardina y el bonito en verano y las más difusas del congrio y la merluza. A su vez, los medios de producción empleados eran completamente artesanales, pues no se pasaba de embarcaciones propulsadas mediante remos y velas (lanchas mayores, traineras, barquías, botes), de redes más o menos estáticas confeccionadas con cáñamo o lino (sardineras, volantas traínas) y de aparejos sencillos de anzuelo (cuerdas, líneas, palangres). Además, el ejercicio de esa pesca temporal y artesanal se encontraba lastrado tanto por la alta siniestralidad, bastándose una simple galerna para despoblar y arruinar puertos enteros, como por las frecuentes levadas que propiciaba el sistema de Matrícula, tan eficaces cual naufragios a la hora de secuestrar brazos y paralizar naves”⁷⁴.

“Así pues, habida cuenta de lo incierto y estacional de las capturas, de lo elemental de la tecnología, de las cargas naturales e institucionales del oficio, de la rigidez del sistema gremial, del complicado intercambio comercial y del minifundismo imperante, el recurso a otras actividades complementarias a la pesquera y la maximización del trabajo familiar, posible merced a una división sexual y generacional del mismo, eran algo sencillamente obligado para alcanzar la mera reproducción de los grupos domésticos. El pescador, siempre que las faenas pesqueras se lo permitían - y en cierta medida también los cabildos, que por lo general trataban de evitar los escarceos laborales de los agremiados-, se autoexplotaban en el desempeño de otros quehaceres. Entre esas ocupaciones no faltaban aquellas marineras ajenas a la pesca, bien las realizadas de forma compartida entre costeras, como sucedía con el barcaje de riberas, el ataje de buques mayores o el comercio entre puertos cercanos, o bien las extendidas por espacio de algunos años, como hacían los más jóvenes al acudir a la navegación de alto bordo en busca de un patrimonio inicial con el que volver las pesquerías. Las más recurridas eran, sin embargo, las labores agrarias (los cultivos de viñedos, cítricos, legumbres, hortalizas o maíz, y, más excepcionalmente, la explotación de contadas cabezas de ganado), tanto por su mayor generalización, como por alcanzar una importancia similar -o incluso superior- a la pesca en algunas familias y algunos puertos (Colindres, Suances y Comillas, sobremanera). Por su parte, la mujer, además de asumir las faenas domésticas de administración de la casa y socialización de los hijos -al margen, claro está, de su reproducción físico-, o en la práctica ser sobre quien recaía en mayor medida el trabajo de las explotaciones agrarias, contribuía igualmente a la economía familiar a través de múltiples labores auxiliares a las embarcaciones (adobar las redes, transportar capturas, desmallar el pescado, limpiar el barco), de la

⁷⁴ Ansola (95), p. 184 y 185.

esforzada venta ambulante de pescado por las aldeas próximas (sardineras o panchoneras) o del empleo en las lonjas de escabeche. Y en cuanto a los niños y ancianos, también ellos participaban con servicios diversos a las unidades productivas (vigilancia de embarcaciones, traslado de aperos, preparación de carnadas) o consiguiendo alimentos mediante el marisqueo y la pesca pequeña de bahía. Con todo, a pesar de la pluriactividad y de la sobreexplotación familiar, en los momentos más delicados, cuando arreciaban los temporales, acaecían los naufragios o llegaban las levas, era imprescindible la cohesión colectiva que proporciona los auxilios y socorros estipulados por las cofradías, cuando no el endeudamiento privado, para asegurar la misma supervivencia de los miembros familiares y de las propias comunidades⁷⁵.



⁷⁵Ibidem, pp. 186 y 187.



COMERCIALIZACIÓN, AYUNTAMIENTO Y SALUBRIDAD

1. TRANSPORTE Y CONSUMO DE PESCADO EN ÉPOCA PREINDUSTRIAL

Por lo que hasta el momento conocemos, además de las abundantes cantidades de pescado curado o semicurado llegado desde el exterior (sobre todo bacalao), a lo largo de los siglos del Antiguo Régimen el pescado consumido en la meseta castellana, Valle del Ebro y Navarra provenía del litoral cantábrico. Para su traslado se utilizaron diferentes rutas y caminos. Pero, y es la cuestión que a nosotros ahora más nos interesa, fundamentalmente penetraba a través de la Peña de Orduña y más secundariamente por la Peña de Angulo. En Laredo, Santander y San Vicente las rutas y puertos de montaña del tránsito pesquero eran diferentes a los de Castro Urdiales.

Hasta muy finales del siglo XVIII y primeras décadas en que se hicieron carreteriles algunas importantes pistas camineras, y sobre todo hasta la llegada revolucionaria del ferrocarril, el transporte

del pescado cantábrico hacia los centros de consumo del interior se hizo a lomos de animales, mulos y caballerías, en la mayor parte de las ocasiones organizados en recuas y reatas.

Los agentes, los responsables, de este transporte de pescado fueron los arrieros, mulateros y trajineros. En el caso de Galicia y Asturias muy conocidos fueron durante siglos los Maragatos y Argollanos¹. Sin embargo, y ello ya marca diferencias, este tipo de arrieros profesionales y especializados en el comercio de pescado no fue habitual en nuestra zona. Aquí, además de pequeños grupos profesionales, muchos de los arrieros que se acercaban eran transportistas ocasionales, las más de las veces labradores que en ciertas épocas del año de menos trabajo en el campo se dedicaban a introducir pescado en el interior castellano y riojano. Montañeses de Burgos (Valle de Mena, Valle de Tobalina y Valle de Losa), burebanos, alaveses y hasta vizcaínos de las Encartaciones durante cientos de años fueron los protagonistas de este peculiar tráfico de peces del Cantábrico.

El pescado era un alimento que por razones culturales, religiosas y económicas era muy demandado en el interior peninsular; pero tenía el grave problema de su extrema debilidad y rápido deterioro. Por todo ello, dentro de los limitados recursos técnicos de la época, fue fundamental cuidar y mimar la forma en que se transportaba y los recipientes que para ello se iban a utilizar en los lomos de los animales. Prácticamente todos los libros de cuentas municipales de las villas y ciudades del interior, además de señalar la casi sorprendente gran cantidad y variedad de pescado del Cantábrico que se consumía, registran, con sus peculiares denominaciones, los diferentes sistemas de preparación existentes: pescado **curado** (salado y secado al aire libre), **cecial** (secado), **salado**, **escabechado** (cocinado y encurtido), y, sobre todo, pescado **fresco** o frescal. El pescado fresco era llevado al interior, evidentemente tardando muchos días, protegido con pequeñas cantidades de sal espolvoreada por encima y cubierto con plantas aromáticas, tales como el perejil y helechos. Dice Garay al hablar del besugo castreño que “Aquí se subastaba y después los trajineros en mulas y protegidos de helecho y limón lo transportaban por montes y valles. El limón preservaba de bacterias y el helecho formaba capas de aire que mantenía frescos a los besugos”².

Los arrieros, contando siempre con la limitación de carga de los animales, utilizaron diferentes envases y envoltorios en el transporte de pescado. Fardos de arpillera para llevar el pescado curado y ceacial. Cubos y orzas de madera aparecían cuando era salado. Barriles, barricas y toneles de roble en los escabeches. Y en cestos, las más de las veces de mimbre, iba el pescado fresco. En fin, recipientes y sistemas rudimentarios, pero muy apropiados y hasta sofisticados para su época. Algo que dio lugar a una actividad artesanal de construcción de envases, todavía muy poco estudiada, muy importante y que proporcionó trabajo a mucha gente en las villas del litoral y zonas aledañas.

El sistema de comercialización se puede calificar como doble: mayorista, pero sobre todo, por su intenso dominio, minorista. Cuando el pescado estaba sometido a algún tipo de técnica de conservación, caso del curado y más del escabeche, o destinado a determinados centros redistribuidores, era habitual la presencia de mayoristas-almacenistas tanto en origen como en destino³. En este caso los arrieros solamente jugaban el papel de meros transportistas. Ahora bien, no cabe duda, la mayoría del pescado introducido en fresco era controlado y llevado directamente en pequeñas cantidades por los mulateros y trajineros.

¹Cubillo del Puente (98).

²Garay, Ilustración de Castro, diciembre de 1999, p. 5.

³Cubillo del Puente, ob. Cit. En Castro, desde finales del siglo XVIII se consolida con fuerza la figura de los *fomentadores de pesca*: comerciantes al por mayor de pescado fresco y a la vez escabecheros, que solían vender a crédito a los arrieros.

El pescado fresco llegado a los pequeños pueblos y aldeas del interior se comercializaba directamente por los arrieros. Cuando arribaban a ciudades y villas de un cierto peso urbano, después de ser pesado en el “Peso real”, el pescado era vendido también por los arrieros, aunque la mayoría pasaba a las tiendas concejiles de “Lo fresco” y revendido por las ambulantes “regatonas”.

Como es lógico, la comercialización del pescado fresco tenía una clarísima y marcada estacionalidad. Así, el besugo era el producto protagonista en invierno⁴, la merluza en primavera y el bonito en la estación estival. De todas maneras, no hace falta hacer un ejercicio de demasiada imaginación para darse cuenta, a pesar de todo el cuidado que se ponía, del estado lastimoso en que el pescado fresco llegaba en muchas ocasiones a la mesa de los consumidores.

2. CASTRO URDIALES: MUCHOS ARRIEROS, PERO PÉSIMOS CAMINOS

En general, sin miedo a equivocarse, se puede afirmar que los caminos, y con ello las comunicaciones, entre la costa vasca y cántabra y el interior de Castilla y Alto Calle del Ebro fueron muy precarios hasta las últimas décadas del siglo XIX. Pero en el caso de Castro Urdiales se puede extender el calificativo hasta la expresión de “extremadamente dificultosos”. Malos caminos, pero pésimos en el caso castreño. Difíciles de cruzar los puertos de montaña, pero más el de Las Muñecas en el camino de Castro Urdiales.

Sabemos documentalmente que desde el siglo XIII los arrieros que venían en busca de pescado a Castro regresaban a sus tierras por el puerto de Las Muñecas, en dirección a Balmaseda, para, finalmente, cruzar el Ebro por el puente de Miranda de Ebro y el de Puentelarrá. En el archivo municipal de Orduña se conserva una confirmación de un privilegio del rey Alfonso X del año 1257: “que ordena a los mercaderes y camineros que se dirijan hacia Castro Urdiales o Balmaseda u viceversa por el puente de Miranda o Puentelarrá, vayan por Orduña”⁵, en el que se dice:

“(...) porque quiero que/ la villa de Horduna se pueble bien e los omes que y moraren sean/ mas ricos e mas abonados e me puedan azer mejor serbiçio,/ e por fazerles bien e merçed, tengo por bien e mando que todos los ca/mineros que fueren a Santo Domingo de la Calcada o de Nájera o/ de Logronno a la puente de Miranda e de la puente de Larra para/ yr a Castro Vrdiales o Balmaseda que bayan por Horduna;/ los que fueren de Salinas de Annana o de Vitoria e de Miranda/para Balmaseda o para Castro de Vrdiales que baian por Horduna.

⁴No fue raro que en Cstro Urdiales el pescado fresco llegara en invierno hasta el mismo centro de la Península, tal como podemos ver en una denuncia que hacía un almacenista de la Villa en el año 1736, por el incumplimiento del contrato de un arriero: “En la villa de Castro Urdiales a doce días del mes de marzo, año de mill Setezientos y treinta y seis (...), los Señores Don Phelipe y Don Manuel de Peñarredonda y la señora Doña María Losa de la Carrera viuda del Sr. Don Francisco de Murga (...) dixeron que por quanto el día tres de febrero de este presente año remitieron con Francisco de Haz vezino de la villa de Escalada arriero trajinero para que llevase y conduxese a la villa y Corte de Madrid tres cargas de vesugos frescos ...”, A.H.P.C., Prot., Francisco de la Torre, leg. 1777, fol. 406.

⁵Enriquez Fernández, Hidalgo de Cisneros Amestoy, Lorente Rodríguez y Martínez Lahidalga (94), pp. 12-15.

Otrosy, mando que los que binieren de Castro de Ordiales o de Bal/maseda que obieren de pasar la puente de Miranda o la puente/ de Larra o obieren de yr a Vitoria que bayan por Horduna...⁶

Los arrieros que llevaban pescado de Vizcaya y de la actual costa de Cantabria tenían siempre como referencia final de sus rutas a la ciudad de Burgos y, sobre todo, a la villa riojana de Haro, el gran centro redistribuidor de pescado del norte peninsular⁷. Utilizaban cuatro grandes rutas camineras: una tenía su origen en Bermeo, y llegaba a tierras castellanas y riojanas por la Peña de Orduña; de Laredo, siempre en dirección a Burgos, salía otro camino que hacía el cruce montañoso por el puerto de Los Tornos; un tercer recorrido partía de Santander; y, por último, de San Vicente surgía otro camino a través del puerto de Palombera. Los tres últimos trayectos eran los plenamente cántabros. Sin embargo, la ruta castreña era un ramal secundario de la ruta vizcaína de Orduña. De tal forma que para llegar, o salir, a Castro Urdiales además de cruzar el puerto de Orduña o de Angulo había que hacer lo mismo antes con el de Las Muñecas. La mayoría de los documentos municipales castreños entre los siglos XVI y XVIII se refieren siempre al camino de Otañes como el de Castilla.

La gran desventaja de Castro residía en que para llegar a ella había más dificultades montañosas y, además, dentro de las limitaciones técnicas de la época, los puertos de montaña de Los Tornos o sobre todo de Orduña estuvieron mejor cuidados que el de Las Muñecas. Dicho de otra forma: a los arrieros les resultaba más “fácil” llegar a Laredo, Bermeo o a la ría de Bilbao que a Castro Urdiales. Entendiendo por más fácil, menos esfuerzo y menos días de viaje. Indudablemente este fue un lastre que con el paso de los años se fue haciendo más pesado para el sector pesquero castreño; y más cuando en el siglo XVIII la Peña de Orduña fue abierta al paso continuado de carros.

Ya lo tenemos visto en otro capítulo, a la desventaja caminera castreña se irá añadiendo el enorme problema de la exención fiscal vizcaína. A lo largo de los siglos XVII y XVIII, aunque nunca dejaron de llegar a Castro, cada vez más arrieros y trajineros prefirieron dirigirse a Vizcaya en busca de pesca: les resultaba más dulce el camino, más baratos los peces, y más fácil la evasión de impuestos al cruzar a Castilla.

Problemas y lastres que no se empezaron a resolver hasta las décadas centrales del siglo XIX, cuando los problemas fiscales comienzan a ser superados por los planteamientos de la revolución liberal-burguesa, y cuando los caminos que llegan a Castro comienzan a ser arreglados y mejorados seriamente. No es extraño que Ayuntamiento y Cabildo de San Andrés echaran toda la carne en el asador en el proyecto del Camino de Bercedo en el año 1827⁸. “A mediados del siglo XIX (...) Castro disponía de una carretera real, construida en 1828 que, por el valle de Sámano, Balmaseda y Valle de Mena, le enlazaba con Bercedo (Burgos), en la cual empalmaban otras que iba hacia Santander, Bilbao y Logroño”⁹.

⁶Ibidem, p. 13.

⁷Esta villa del Alto Valle del Ebro, desde el siglo XVI fue uno de los centros comerciales más destacados, justo en la confluencia de las rutas provenientes de la Comisa Cantábrica, Meseta castellana y Valle del Ebro. Allí se concentraban los almacenes mayoristas de pescado de más calibre. En la primera mitad del siglo XIX llegaron a funcionar hasta 9 almacenes de pescado. El pescado del Cantábrico era reenviado hacia Aragón, Soria y zona de Guadalajara. Ojeda San Miguel (93), pp. 88 - 92.

⁸A.M.C.U., 1881-L.1.

⁹González Urruela (2001), p. 235.

El Cabildo de San Andrés, en escritura hecha ante notario en el año 1832, motivada por la imposibilidad de seguir sufragando los gastos del camino de Bercedo, manifestaba el por qué de la obra y el de su participación en la misma meridianamente:

“Que con motivo de la construcción de un camino Real proyectado por esta recordada villa, la Junta de Sámano, villa de Valmaseda y Real Valle de Mena en el año de mil ochocientos veinte y siete, que atravesando estas jurisdicciones terminase en el puerto de Bercedo y se incorporase al que procedente de Laredo se internaba en Castilla, acabado y de todo punto yendo felizmente al que con posterioridad ha abierto desde Burgos la Real Junta Directiva de Caminos de este nombre, invitó el presidente del Ayuntamiento al Procurador General del Cabildo para que contribuyese la industria pesquera con cuanto pudiese de su posibilidad, y atento a que una experiencia constante iba demostrando que de continuar intrasitables las comunicaciones de Castro con el interior quedaría nula la laboriosidad del Gremio, y que la arriería emigraría a los demás puertos limítrofes que a porfía se iban esforzando en estrechar sus instancias con Castilla por medio de buenos caminos, resultando de aquí la miseria y falta de sustento de la marinería y el empobrecimiento general del resto de la población. El Procurador del Gremio de mareantes formó una reunión, suficiente a su parecer para conferir el punto, y en su unión celebró una acta que remitió en copia testimoniada al presidente del Ayuntamiento en fecha seis de mayo de mil ochocientos veinte y siete, por la cual se constituía a poner a disposición de la villa y tan sólo para cubrir su cuota exclusiva treinta mil reales de vellón anuales por espacio de quince años, los que se obligaba a pagar por tesorería, con la condición de que cumplidos dichos quince años cesaría aquella cantidad fija y sólo pagaría la proporcional que cupiese en la resultante de las amortizaciones o decapitaciones que se fuesen haciendo de la suma total que se contemplaba costaría el camino. Desde principios de enero de mil ochocientos veinte y ocho ha ido el Cabildo pagando puntualmente y religiosamente la cantidad ofrecida hasta fin de diciembre de mil ochocientos y treinta; pero notablemente disminuido el precio y cantidad de sus pescas, obligadas las familias pescadoras por falta de sustento, y esparcida en la marinería la más temible pobreza, ni el fondo gremial ofrecía los recursos que antes, ni los individuos en particular podían levantar el peso de su oferta voluntaria y gratuita gravando el pescado con unas contribuciones que no producía en sus rentas”¹⁰.

¹⁰A.H.P.C., Prot., Lucas Varanda Cortés, leg. 1849, 20 de mayo de 1832, fols. 35-37.

En otra escribanía, pero en el mismo año, se insistía sobre el mismo asunto, recordando que la participación e interés de la Cofradía fue fundamental en este monumental proyecto del Camino de Bercedo:

“(...) que habiéndose proyectado por el Ayuntamiento que fue en esta Villa el año de mil Ochocientos Veinte y siete de conformidad con el de la Junta de Sámano, el de la villa de Balmaseda, y el del Real Valle de Mena la apertura de una carretera que desde este puerto siguiese hasta el lugar de Berzedo en las Merindades de Castilla la Vieja para animar y fomentar el tráfico que sacase a la industria de estos pueblos de la decadencia en que se hallaba, que progresivamente iba reduciéndose a la nada, particularmente por los respectivo a la pesquería de este dicho puerto que experimentaba un gran desprecio en su venta por la falta de concurrencia a él de la mucha arriería que antes de estos últimos años asistía y se había ido a los puertos de Laredo y Bermeo donde con la abertura que en ellos se tenía ya de nuevos caminos al interior concurrían los tragineros con preferencia extraordinaria al tránsito de la escabrosa, penosa y peligrosísima vía antigua y única que ofrecía este punto para las Castillas (...). Sobre cuya prontitud se oía entre los individuos pescadores un clamor general con las ofertas más generosas desde el momento que llegaron a entender se trataba de un asunto que miraban como principal y único remedio de su pobreza. El espresado Señor Dn. Pedro de la Helguera y Navarro, uno de los más animados por la felicidad futura del pueblo, se encargó por esta razón y como Presidente del Ayuntamiento de pasar al Cavildo de mareantes el oficio de invitación correspondiente al intento, desempeñándolo con el acierto y espresión propias de las ideas que entonces lo animaban, y en su virtud recibió el Ayuntamiento no sólo la contestación más atenta, sino también la copia auténtica del acuerdo obligatorio, por el cual el Cavildo tubo la generosidad de constituirse a la entrega de treinta mil reales de vellón anuales, que por espacio de quince años había resuelto contribuir al Ayuntamiento para la utilísima obra proyectada...”¹¹

Pese a todo, pese a las malas comunicaciones anteriores al camino de Bercedo, durante siglos la imagen de una diaria y continuada llegada de arrieros trayendo a Castro en las alforjas de sus mulas y caballerías trigo, aceite y paños castellanos, y regresando a la Meseta con pescado y escabeches fue algo muy habitual. Eran gentes alavesas, riojanas y burgalesas, pero sobre todo originarias de las Montañas de Burgos, la Bureba y de la zona de Pancorbo. Pongamos algunos ejemplos en los que podemos apreciar el origen de los arrieros llegados a Castro. El comerciante Manuel Urrutia reclamaba notarialmente, y luego por el juzgado, ciertas cantidades de dinero que se le adeudaban, pues “*Otorgó a Ygnacio Ruíz de profesión arriero, vecino del lugar de Dobro en Castilla la Vija,*

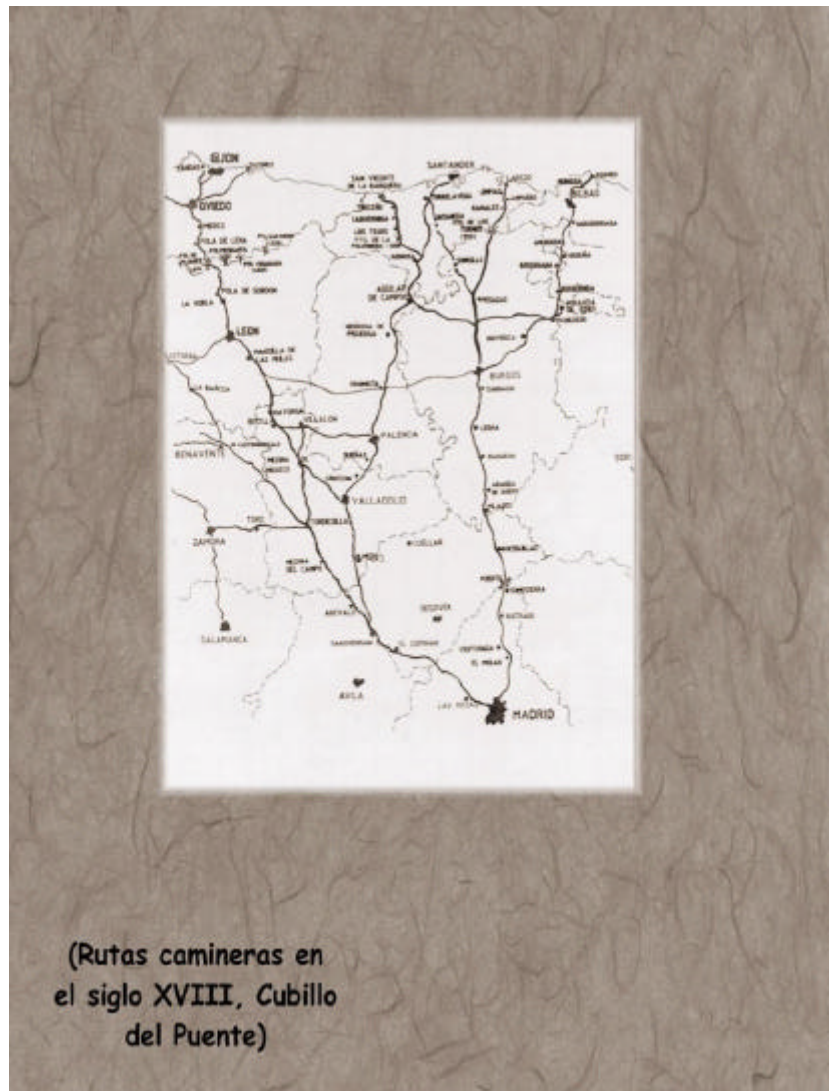
¹¹A.H.P.C., Prot., Manuel Gil Urrutia, leg. 1830, 4 de febrero de 1832, fols. 17 y 18.

*del Corregimiento de las siete merindades de ella su capital Villarcayo, escritura pública de liquidación de los pescados frescos, salados y escavechados que tenía usados de mis lonjas y de mi difunto suegro Dn. Antonio de Carasa...*¹² “Don Manuel de Posadillo de esta vecindad y comercio”, manifestaba en 1832: “que de sus lonjas han sacado varios arrieros de los pueblos de Villalta, Villaescusa, Torno y otros del Corregimiento de Villarcayo y sus inmediaciones diferentes partidas de pescados Escabechados y salados y de sus resultados le están debiendo algunas cantidades de reales”.¹³ En el año 1842, “Dn. Policarpo Mimendi, vecino de ella, y del comercio y fomento de pescas”, queriendo cobrar diferentes deudas, dijo: “que Pedro de Rozas vecino de Gayangos le debe doscientos setenta y seis reales y medio, Antonio de Ugarte vecino de Prao ochenta y dos reales, Ignacio Bibanco vecino de Lastras seiscientos y cuarenta reales, Ventura Garmendia vecino de gayangos quinientos once reales y treinta y seis mrs., Roque de Laurriavecino del mismo Gayangos doscientos y diez y siete y medio reales, Justo laribay vecino de Santecilla mil y once reales, Juan Vallejo vecino de madrid de Calderechas quinientos tres reales y veinte y nueve mrs., Fernando Alday vecino de Portugaleta cutrocientos y ochenta y seis reales y quince mrs., Francisco Pérez vecino de Gueñes trescientos y un reales, Francisca de la Cuadra vecina de Ocharan ciento y treinta y siete reales y onze mrs., matias González vecino de Somorrostro ciento veinte y cuatro reales, Benito Lobiaga vecino de Abellaneda en Sopena dos mil y un reales, Juan Manuel Urrutia vecino del mismo Abellaneda en Sopena quinientos y treinta y tres reales y Joaquina de Avaño vecina de Piedra doscientos veinte y tres reales, todo procedente de efectos y pescas fritas, saladas y frescas que han sacado respectivamente de sus lonjas según resulta en sus libros de apuntes y caja...”¹⁴

¹²A.H.P.C., Prot., Lucas Varanda Cortés, leg. 1848, 11 de diciembre de 1828, fol. 90.

¹³A.H.P.C., Prot., Lucas Varanda Cortés, leg. 1849, 19 de septiembre de 1832, fol. 77.

¹⁴A.H.P.C., Prot., Lucas Varanda Cortés, leg. 1852, fol. 130 y 131.



3. VENTA Y COFRADÍA

Además, lógicamente de los propios pescadores a nivel individual, dos fueron las instituciones u organismos que tuvieron que ver directamente con la comercialización y venta del pescado en Castro Urdiales: la Cofradía de San Andrés y el Concejo municipal.

Decía el capítulo octavo de las ordenanzas gremiales de Castro de 1548:

“Otrosi ordenaron: que hecha la dicha elección de los dos talayeros en el dicho día e Iglesia de Santa Catalina, los dichos

Diputados por la dicha orden hayan de nombrar y nombren a los vendedores mayores que vendan y tengan cuidado de vender los besugos y pescados que los dichos maestros, navegantes y pescadores matasen y trajesen a esta dicha villa desde el día de San Martín hasta el día de Carnestolendas, y que ha de durar y dura la dicha pesquería u oficio de los dichos vendedores mayores, los cuales hayan de asistir y asistan en esta dicha villa en todo el tiempo y en todos los días que los dichos maestros y navegantes fueren a la misma pesquería e vinieren, en plaza pública o Casas de Ayuntamiento en donde se suele hacer o hace la dicha venta, y vendan los dichos besugos llamando ante todas las casas a los mesoneros y tragineros para que se hallen presentes a la dicha venta y compren los dichos besugos y pescados, y los hagan llevar y repartir a sus posadas a los tales compradores, e si algunos besugos sobrasen, o no se pudiesen vender en el dicho día y noche, los dichos vendedores el día siguiente los hagan vender y vendan para darles a escabechar a arrieros, conforme y de la manera que suele y acostumbra hacer, asando los dichos besugos, los cuales vendedores hayan de aceptar y acepten el dicho cargo u oficio, so pena de cada mil mrs para el dicho Cabildo, limosnas, ceras y obras pías de él, con que la venta de besugos se haga junto a la Casa del Ayuntamiento como hasta aquí se ha hecho y por la orden acostumbrada”¹⁵.

La ordenanza décima establecía también que, pese a la posible disparidad de precios en la venta, a la hora de hacer las reparticiones entre los pescadores, había que cotejar todo para que todos los cofrades tuviesen el mismo nivel de remuneración¹⁶. El apartado número 34 reglamentaba:

“Otro si digeron, que atento que por la mayor parte de los dichos maestros, pescadores y navegantes son pobres y necesitados y que han vivido y viven de la dicha pesquería y navegación, y si los mesoneros, arrieros, tragineros y otras personas que compran los dichos besugos, sardina y otros pescados no se les pagasen el primer domingo siguiente de como lo venden, no tendrían que comer sus hijos y mujeres, que no podrían ir a la dicha pesquería por no tener que llevar para comer y padecerían, de que S. M. Se le serviría en sus alcabalas Reales, vendrían en disminución, ordenaron que los dichos huéspedes, arrieros, tragineros y otras personas que compraren los dichos besugos, sardina y otros pescados, lo hayan de pagar y paguen el dicho domingo siguiente de la dicha venta en dinero contado o prendas de plata u oro labradas, so la pena que le fuera impuesta por los dichos Mayordomos, y que desde allí en adelante no puedan comprar ni compren ni se les den los dichos besugos, sardinas u otros

¹⁵Echavarría (1892).

¹⁶Ibidem.

pescados, y si para en pago de ellos dieren las dichas prendas de oro o plata, las personas que las reciban las den y entreguen a la Corredora para que dentro del tercero día las venda y remate, y de lo procedido de ellas se haga pago a los dueños y personas cuyos fueren los dichos besugos, sardina y pescados...”¹⁷

Por el capítulo 40 quedaba también terminantemente prohibido que los arrieros se reunieran en secreto a fin de acordar pujar juntos y de común acuerdo en la venta¹⁸.

Todas las anteriores cláusulas ponen de relieve una de las características más notables de las cofradías, y entre ellas la de Castro: la venta gremial centralizada y en exclusiva. Y es que controlar la venta en origen resultaba vital para la vida de la Cofradía. Dominar las subastas en común, con la supervisión de los Vendedores, garantizaba al Cabildo de San Andrés unos ingresos vitales para poder hacer frente a sus obligaciones económicas, sociales y asistenciales con sus integrantes. Con la venta en común y bajo el total control del Gremio se buscaba también lograr el mejor precio posible, y el que los arrieros y compradores en general no pudieran llegar a acuerdos manipuladores y conseguir ventajas en las operaciones.

El ordenamiento gremial asimismo fijaba otro hecho fundamental en la consecución de una venta comunitaria y provechosa: unas pautas o secuencias por las que, una vez realizada la subasta diaria de las capturas, quedaba asegurada la salida de los sobrantes, con la compra de ellos por parte de los escabecheros de la Villa. Así, estableciendo unos precios mínimos de antemano con los escabecheros, quedaba garantizada la salida del grueso de las pescas, hubiera, o no, arrieros y compradores en la puja.

Habían pasado muchos años y siglos, pero el Reglamento de la Cofradía del año 1879 seguía recordando prácticas ancladas en épocas pasadas:

“De las ventas. Las ventas de pescas se harán precisamente en el local destinado o que destine la sociedad a este objeto. El Presidente o quien deba sustituirle, presidirá el acto, manifestará la clase o clases de pescas que se pongan a la venta, y por cálculo aproximado el número de quintales, arrobas o millares en que consistan, y fijará el precio a que ha de cubrirse la misma. Todas las pescas se hallan sujetas a verificar su venta en el local destinado a este objeto; y las que se vendan furtivamente para eludir el pago de los derechos establecidos serán decomisadas por cualquiera de los empleados de la sociedad con aplicación las 3 cuartas partes de su importe a los fondos generales de la misma, y la otra cuarta parte restante para el aprehensor¹⁹. Uno de los vendedores de la sociedad irá bajando sucesivamente el precio dado por el Presidente y se anotarán por el contador los pedidos que hagan los compradores, los nombres de los mismos y los precios a que

¹⁷Ibidem.

¹⁸Ibidem.

¹⁹Reglamento para el régimen y gobierno de la Sociedad de Pescadores del puerto de Castro Urdiales, año 1879, artículo 50.

se hiciesen aquellos hasta dar por terminada la venta²⁰. Los pedidos se cubrirán rigurosamente por el orden de preferencia que se hubiese hecho efectuándose las correspondientes entregas a los beneficiadores de pescas, y si no resultase pesca bastante para llenar los pedidos de todos dejarán de percibir los suyos último o últimos compradores²¹. No podrá hacerse pedido alguno en menor cantidad de diez quintales de bonito, diez arrobas de besugo, congrio y merluza, y tres millares de sardina. No se podrá obligar a los compradores que hagan oferta por una cantidad determinada de pescado, a recibir menos de dicha cantidad, si ellos no se prestasen voluntariamente a recibirla²². Todo beneficiador de pescas que hubiese pedido por sí o por otro encargado quedará obligado a beneficiar en su fábrica la pesca que comprase sin que pueda entregar parte alguna de ella en otro establecimiento, pero en el caso de tener habilitadas dos o más fábricas de su propiedad, o en virtud de arrendamiento, podrá distribuir aquella entre las mismas para su más fácil y mejor beneficio²³. Cuando a juicio del Presidente o de quien presida el acto hubiese bajado el último precio anunciado para la venta de la pesca menos del que debiera pagarse sin hacerse pedido alguno o sin levantar toda la marea, podrá suspender aquel la venta y disponer la sociedad de la pesca que resulte sin vender según creyese más conveniente a sus intereses²⁴”.

En todas estas operaciones el Cabildo reglamentaba también los horarios y el lugar en el que había que hacer la Venta. El lugar, la “Venta” como se decía simplemente en Castro, estuvo situado en la Plaza principal de la Villa, junto al edificio del Ayuntamiento. En uno de los bajos del Consistorio estaba el peso en el que se calibraba el montante del pescado llevado a vender, y, tal como establecían las ordenanzas del siglo XVI, se realizaba la venta propiamente dicha²⁵.

A principios del siglo XIX el lugar y peso para la venta seguían siendo los mismos. En el año 1806 el Concejo municipal tomó el acuerdo de “*que el Gremio de Mareantes dege libre el Almacén del peso de pescas*”. Las arcas de la Villa estaban tan exhaustas que querían los ediles alquilar aquellas dependencias usadas desde siglos atrás por la Cofradía de San Andrés, y así poder conseguir unos ingresos extras. La argumentación para tal proyecto se basaba en que las dependencias en que se encontraba el peso del pescado y que los pescadores utilizaban también como almacén eran municipales, y que además no pagaban ningún alquiler al Ayuntamiento²⁶. A pesar de aquel intento, sabemos con toda seguridad que todavía la Venta se seguía haciendo en los bajos del Ayuntamiento en los años 20y 30 del siglo XIX²⁷. En las últimas décadas, sin embargo,

²⁰Ibidem, artículo 51.

²¹Ibidem, artículo 52.

²²Ibidem, artículo 53.

²³Ibidem, artículo 54.

²⁴Ibidem, artículo 55.

²⁵En el año 1757 fue “reedificado de nueva planta” el inmueble de la Casa Consistorial, siguiendo las trazas del maestro arquitecto de Bilbao, don Antonio de Vega, por el maestro de obras de Noja Manuel de la Sierra; pero una parte de los bajos continuó siendo reservada para peso y venta del pescado, A.M.C.U., Decretos, leg. 40-Doc.2 y A.H.P.C., Protocolos, Joaquín de Mioño, leg. 1794, fols. 97 y 98.

²⁶A.M.C.U., Decretos y actas (1801-1815), L. 1., Ayunt., 18 de agosto de 1806.

²⁷A.M.C.U., 1330-doc.s/n(2).

como ya conocemos, convertida ya la Cofradía en Posito de pescadores, la venta se empezó a realizar en los bajos del edificio que éste tenía en la calle Ardigales. Posiblemente tal cambio se debió a la presiones del Ayuntamiento, obsesionado entonces por la higiene pública y ornato de la Villa.

Ocharan Mazas nos ha dejado una preciosa descripción de una noche de venta de besugos en su novela *Marichu*, arrojando mucha luz sobre la forma de hacer las cosas en aquellos tiempos:

“La tarde a que nos referimos en el capítulo anterior, y a punto que anocheciera, fueron llegando a la plaza de la villa varios tripulantes de las lanchas de altura con las cestas llenas de besugos y las depositaron formando diversos montones, que acreditaban distinta propiedad, cerca de los arcos del Ayuntamiento.

Debajo de ellos, alumbrados por las mortecinas luces de dos faroles, colgados de las vigas del techo de aquel recinto, se vislumbraban, confundidos en apretado tropel, dueños y administradores de lonjas, marineros, sus mujeres e hijos, varios particulares y otros curiosos más o menos interesados en presenciar la venta.

Después de acallar a los presentes, un marinero propuso la venta con la frase ritual:

- ¡Tengan ustedes muy buenas noches! Aquí se vende la pesca que Dios ha dado. ¡Valga por cuarenta maravedises la que está de manifiesto!...

- ¡Tomo! -- contestó señor Juan.

- ¡Tomo!... ¡Tomo! -. Añadieron otras voces.

Discutieron breve rato los marineros allí reunidos, dueños de la pesca, y, tras rápida votación, adjudicaron todos los besugos a señor Juan. Acto seguido, aquellos nautas, dos a dos, atravesando un remo bajo las asas de las cestas de pesca, cargaron con ellas, apoyando uno el guión en un hombro y el otro la pala en el suyo. En esta guisa fueron llevando todos los besugos a la escabechería de don Valentín, los vaciaron sobre el grasiento piso y se largaron diligentes con las cestas vacías²⁸.

Además de lo que dejan traslucir las propias ordenanzas gremiales, muy pocas son los referencias que sobre el sistema de pagos y compras de los arrieros han quedado en el Archivo Municipal de Castro. Pero todo parece indicar que el sistema fue muy similar al de Laredo: “La distribución del pescado corría por cuenta y riego de los propios mulateros, quienes recibían, a **crédito**, las cargas de besugos y sardinas obligándose a pagar su valor a los comerciantes o mareantes de Laredo, una vez vendida la mercancía allí donde la ocasión se les ofrecía²⁹. Veamos, a modo de ejemplo, lo que dicen dos escrituras notariales castreñas. Una del año 1745, cuando acudió

²⁸Ocharan Mazas (18), p. 69.

²⁹Rodríguez Fernández (86/87), p. 77.

a la escribanía “Don Pedro de Peñarredonda, vezino de ella, y dijo: que hallándose por el año próximo pasado de quarenta y un años Rafael Martínez, harriero vezino de la villa de Cntabrana, a hazer compra de pescado para conducir a los Pueblos de Castilla la la nueba o la vieja desde esta dicha villa, como en efecto lo hizo el día catorze de el mes de septiembre de dicho año en Casa del otorgante de catorze arrobas de escabeche de Vonito que ymportaron doscientos setenta y tres reales de vellón ciua cantidad dicho Rafael se quedó deviendo **por aver llevado de fiado dicho eschebe**, y no haber satisfecho cosa ni parte de su valor ni lo ha hecho posteriormente, sin embargo de haverle recombenido por medio de otros suiios convezinos varias vezes...”³⁰ La otra del año 1882, momento en el que Lorenzo de Consy, comerciante de pescado, reclamaba ciertas deudas a diferentes arrieros por el adelanto de los productos: “que Pedro Motermoso vecino de Gordejuela según cuenta adjunta y firmada en once de enero de mil ochocientos doce le es deudor de la suma de dos mil quinientos sesenta y ocho reales de vellón, que Lucas de La Cavex que lo es de Sodupe en su varrio denominado la Quintana lo es asímismo de quinientos veynte y tres reales valor del escabeche de atún que en el año de mil ochocientos y trece entregó a su hijo José, que Manuel de Heras de Zalla por adelanto en igual género resulta deberle doscientos noventa reales, que los herederos de Gaspar de Llano en Sopuerta le son también deudores de ciento sesenta y seys reales por lo resultante de apunte formal fechado en febrero de mil ochocientos seys, que Pedro de Moni de Balmaseda por resto de una partida de bacalao lo es así bien de sesenta y un reales, que Joaquina de Achucarro por su hija Antonia de Beoyos las dos de Balmaseda deben reintegrarle de ochenta y dos reales y también Pedro García de Balmaseda de setenta y ocho reales por resto de fresco llevado de su lonja...”³¹

Por otra parte, la terminología mantenida casi hasta nuestros días para realizar las particiones de la pesca entre los marineros castreños sugiere también un origen muy antiguo. Las “*compañas*”, el conjunto de tripulantes de una embarcación, pescaban “*a la parte*”, es decir, en función de los resultados de las faenas. Deducidos los derechos que quedaban en las arcas de la Cofradía, el importe total de la venta constituía el “*Monte Mayor*”. Descontados los diversos gastos de mantenimiento, el Monte Mayor se dividía en dos partes: una iba al “*mayor*” o armador del barco, y la otra se dividía, “*hacer la partija*”, entre los tripulantes (patrón, menores, chicho e incluso los ancianos) en sesmos y soldadas³².

En el año 1823, primero los maestros de lanchas, y luego los representantes de los tripulantes, elaboraron un plan de reparto de soldadas en un tiempo, al parecer, de subida “salarial”. Evidenciaba el cambio de los tiempos, y sobre todo, la polarización de la Cofradía en dos grupos muy distantes: *patrones* y *tripulantes*. Su contenido nos proporciona valiosos datos sobre el modo de repartir las ganancias y gastos de la pesca:

³⁰A.H.P.C., Prot., Joaquín de Mioño, leg. 1790, 21 de julio de 1745, fol. 110.

³¹A.H.P.C., Prot., Manuel Gil Urrutia, leg. 1826, 2 de julio de 1822, fol. 68. A veces los acuerdos se hacían entre un fomentador de pescas de Castro y un comerciante del interior, apareciendo entonces el arriero como mero transportista; este es el caso, por ejemplo, del acuerdo que tuvo lugar en el año 1798 entre el eschebero y mayorista de Castro Francisco de la Presilla y el comerciante de Roa Blas Herrero, A.H.P.C., Prot., Romualdo Antonio Martínez, leg. 1822, año 1900, fols. 125 y 126.

³²Como muy bien ha dejado escrito Pedro Garay, “(...) aproximadamente hace 40 años desapareció la costumbre de hacer las “partijas” (soldada) en las tabernas. (...), la taberna en Castro desempeñaba el papel de soporte especial de los pescadores. Cada embarcación frecuentaba una determinada taberna en exclusiva, convertida en sede social donde los tripulantes procedían al reparto semanal del producto de la pesca, durante la “partija” se compartía amigablemente un pequeño refrigerio, y por último cada tripulante tenía derecho a un gasto en la taberna de 5 y 10 pesetas, según el armador de cada barco”; Ilustración de Castro, octubre de 1992.

“Los maestros de Lanchas (...) digeron: Que respecto a que las lanchas y sus aparejos en el día tienen una Estimación que no les es posible ni tiene cuenta alguna el navegar con ellas al precio de soldadas que aora reciben, establecen por punto general entre ellos mismos que la soldada que se les ha de dar por cada una de las Lanchas que salgan a la pesca, ha de ser en esta forma: De la pesca que se efectue en los subcesibo por cada una de sus lanchas se le ha de contribuir, por los respectibos Indibiduos y tripulación, siendo lmcha mayor dos soldadas en la Pesca de bonito, otras dos en la de Besugo, otras dos en la de Merluza, y otras dos en la de Congrio, siempre que esto se pesque a cien brazas de Profundidad, y en la de Sardina continuará como hasta aquí de la mitad del producto que ha habido siempre arreglado con atención a el mucho costo que tienen las redes que tienen que poner los comparecientes, con advertencia de que y el Congrio se pescara a menos vrazas de proundidad que las ciento se aplicará a las lanchas y su dueño únicamente soldada y media además de la que a el le corresponde como uno de los Indibiduos. Ygualmente se adbierte que si la Merluza se pescare a cien vrazas de profundidad deberá darse al dueño de la lancha dichas dos soldadas, y si se pescare a menos o en donde diesen la basa solo soldada y media. Todo lo cual establecen por Regla fija e Ynalterable entre ellos y demás maestros, y estarán y pasarán por quanto ba referido sin alterarlo en manera alguna, y en caso de que se justifique, sólo varbalmente, que algún maestro cede la más pequeña parte de lo que aquí ba estipulado a veneficio de su tripulación yncurrirá en la pena de cinquenta ducados de yremisible esación, lo qules se destinarán a el fondo del Gremio...”³³

“Reunidos nuevamente los maestros de lanchas de este puerto para tratar en orden a lo establecido en la anterior escritura con los sugetos nombrados por los marineros tripulantes de las notadas lanchas (...), acordaron y establecieron por punto general que deverá observarse precisa e inalteradamente que: Que quedan sin efecto las condiciones establecidas de percivo de dos soldadas en las pescas de besugo, bonito, congrio y Merluza, y sólo recibirán los maestros dueños de lanchas por soldadas de estas una y media, como han percivido hasta el presente. Que por razón del deterioro de los baybenes y estachas en la pesca que se hace de Besugo, deverán abonar a cada maestro los individuos respectivos de su tripulación cinquenta reales en cada un año; pero si el Cavildo determinare suspender la pesca de Besugo, y por consiguiente no fuere necesario gastar los baybenes y estachas quedará sin efecto la citada contribución anual de los cinquenta reales y deven darse a los maestros, quienes deverán poner de su parte los notados baybenes y estachas; pero si llegare el caso que se piedra el

³³A.H.P.C., Prot., Lucas Varanda Cortés, leg. 1847, 16 de marzo de 1823, fols. 24 y 25.

arpeo le abonará a el maestre su tripulación su coste sin otro algún abono. Que en consideración a que el fondo del Gremio se paga a el médico y cirujano de esta villa y también las boticas que gastan en sus dolencias los yndividuos del gremio, no deverán pagar las lanchas cosa alguna de aquello, y por lo mismo se le abonará por estas razones a cada maestre quarenta reales anuales de los fondos del gremio mismo, sin que por esta razón puedan pretender éstos otra rebaja alguna. Que considerando igualmente a que las lanchas ningún gasto hacen cuando por alguna mal tiempo tienen que mantenerse en algún puerto donde les es forzoso arribar por malos temporales, tampoco se sacará a la lancha cosa alguna de lo que consuma la tripulación en dichos puertos, y todo el gasto deverá salir únicamente de los individuos tripulantes. Que si se hallase una lancha en carena, y la tripulación fuese a la mar en otra deverá ser recurrida la ganancia, y se le dará a la citada lancha en carena su parte correspondiente como entre todos así como se da a el enfermo su soldada. Todo lo cual establecen y el que cualquiera manera lo contrabiniere incurra en la pena de veinte y cinco ducados que se aplicarán a el fondo del Gremio”³⁴.

Después de todo lo visto, parece que de nuevo el esquema sugerido por Ansola funciona en buena medida en nuestra Villa:

“La propiedad de los medios de producción estaba, en efecto, muy fraccionada. Y no sólo en lo relativo a los aparejos, que eran puestos por cada pescador, o a las artes, que a menudo se configuraban con paños de diferentes dueños, sino también en lo referente a las embarcaciones, pues si bien su propiedad no era raro que recayese por entero en el patrón, tampoco lo era que se dispersase entre varios marineros. Esta multitud de micropropietarios daba pie a una especie de aparecería marítima; unas relaciones sociales de producción de tipo comunitario que se fraguaban con la formación de las *compañías*, cuando se reunían los tripulantes y acordaban conjuntamente las condiciones laborales a seguir durante la costera, y que se certificaban cada semana a través del sistema de remuneración *a la parte*, según el cual -independientemente de las variaciones que presentase entre puertos, compañías y costeras-, una vez deducidos los gastos del común (pago a las cofradías, servicios auxiliares, mantenimiento de la embarcación, etcétera), las ganancias se repartían en soldadas, correspondiéndole alrededor de tres a los medios de producción -y alguna más en el caso de las pescas con redes- y una a cada tripulante -menos al grumete, que por su juventud y poca experiencia no solía alcanzar el quiñón completo. Por consiguiente, a tenor de esa excesiva compartimentación de la propiedad -de las ganancias en última instancia-, y dado que los útiles y embarcaciones tenían una vida limitada y eran

³⁴Ibidem, 24 de marzo, fols. 25 y 26.

continuamente separados vía hereditaria, la acumulación de capital se hacía prácticamente imposible para la inmensa mayoría de los pescadores³⁵



("El Pescado")

³⁵Ansola (95), pp. 185 y 186.

4. COMERCIALIZACIÓN Y AYUNTAMIENTO

La otra institución directamente implicada e interesada en la venta y comercialización de la pesca era el Concejo municipal. Interés que venía determinado fundamentalmente por tres razones: fiscal, control del comercio interior de la Villa, y preocupación por asegurar el abastecimiento de alimentos básicos para el vecindario.

Un buen pellizco de los ingresos municipales provenía de gravar con impuestos de propios las operaciones de los arrieros. Y, además, los ediles municipales no tenían más remedio que seguir muy de cerca el cobro de la alcabala del pescado a fin de satisfacer las exigencias de la hacienda Real. De ahí, en primer lugar, el interés concejil por la comercialización de la pesca.

Interés, y función asumida por cualquier gobierno municipal, en velar por el aprovisionamiento de pescados, como uno más de los alimentos que los vecinos demandaban y consumían. La ordenanza municipal número 34 del año 1524 estipulaba: *“Yten por quanto a las vezes a los vezinos de la dicha villa se les sigue daño e muy poco provecho en quanto a las probisiones de los pescados que a la dicha villa bienen, a causa de algunas **regateras y panchoneras** (...), es de los pescados menudos que los compran para rebender (...), e son causa de ser muy mal proveídos los vezinos de la dicha villa en sus mantenimientos, por ende e porque de aquí adelante los vezinos de la dicha villa sean bien proveidos e gobernados, e por ebitar el dicho dapño (...), hordenamos que dende aquí adelante (...) que los semejantes oficios (...) no sean osados (coger) ningunos pescados menudos para revender a los vezinos de la dicha villa, eçebto dozena y media dozena de pescados o congrios o macatales, pero hordenamos e mandamos que los dichos pescados sean vendidos por mandado de los mareantes de la dicha villa o por sus mujeres e non por las regateras e panchoneras, so pena de sesenta mrs (...). Otrossi que qualquier persona que quisiese comprar una dozena a dos o tres de cabras o media dozena o quatro o dos cabras que las personas que las vendieren sean atenedas a se les dar por el preçio que se bendiere a la una...”*³⁶

En el comercio interno de la villa, el Concejo quiso evitar desde principios del siglo XVI la presencia de revendedoras a pequeña escala en el caso del pescado. La ordenanza número 46 también señalaba: *“Yten que qualquier persona que quisiere vender sardina”*³⁷ *en la dicha villa, ante todas las cosas baya al Regimiento que se lo pongan para que le den la ganancia que justamente vieren que merescen, e que no la pueda bender fasta que se lo pongan, so pena de çien mrs por cada vez para la Justicia e Regimiento de la dicha villa, e que la tal sardina que así tuviere o bendiere no se pueda escoger y apartar lo mejor a una parte, salvo vender a la corriente como saliere de la pipa o çesto (...) pero que el que lo truxere por suyo de Galizia que la pueda vender*

³⁶A.M.C.U., L. O. (1524-1572), 55-5, “Hordenanzas de las provisiones de pescados”.

³⁷La unidad de cuenta de las sardinas era el “millar”, mientras en el besugo dominaba la “docena”.

*como pudiere entiéndase por grueso e molo de por menudo que no se pueda bender sin que se ponga*³⁸.

Como vemos, el Gobierno municipal se oponía en todo lo posible a las intermediaciones en las ventas menudas, primaba la comercialización directa de los pescadores y sus familiares, y, excepto si se trataba de sardina prensada venida de Galicia, controlaba con esquemas precapitalsitas los precios del pescado destinado al consumo vecinal. Quería evitar que, precisamente en una villa pesquera, el pescado resultara caro a sus habitantes. Con el tiempo incluso llegó a controlar la venta de las sardinas llegadas de fuera, pues sabemos que en el año 1611 acordó emitir un pregón “*a todas las mujeres que vendieren grasa de pescado y sardina, de oy en adelante no vendan más los suso dicho, si no fueren las señaladas por Juan de Argoños obligado que es de los suso dicho...*”³⁹.

Desde el año 1550 los pescados cogidos con “*sedeña e coble*” quedaban exentos del pago de la alcabala, lo mismo que “*tampoco se ponga alcabala de todo pescado fresco que se comprare para comer en esta villa ny en los lugares de su bezindad e jurisdicción. Esto se entiende para su comer e no para se vender*”⁴⁰.

³⁸A.M.C.U., L.O. (1524-1572), 55-5, “Hordenanzas de las provisiones de pescados”.

³⁹A.M.C.U., Decretos (1610-1615), 25-1, Ayunt., 29 de enero de 1611.

⁴⁰A.M.C.U., L.O., 55-5.



Pero, sobre todo, lo que más interesaba al Ayuntamiento era el control sobre los numerosos arrieros que en busca de pescado prácticamente llegaban a Castro todos los días. Eran los sujetos que había que vigilar de cerca, y evitar que ocultamente se hicieran con la mercancía, pues de ello dependían en gran medida los ingresos fiscales del Concejo. En este sentido, la ordenanza municipal número 96 decía: “*Ottrosi por quanto muchas vezes algunas moças e mulheres e otras personas por complazer algunos mulateros e otras personas o por sus probechos particulares lleban el pescado en çestas y en cabeça o en otra manera desta villa e fuera de la dicha villa lo cargan en las mulas e otras bestias para lo llebar a donde les está bien, lo qual hazen por no pagar los derechos que*

son obligados e por no traer el trato que son obligados conforme a la costumbre lo qual es (...) perjuizio de la dicha villa y en deserbiçio de Sus Magestades...⁴¹.

La obsesión por las ocultaciones de las compras de los arrieros para evitar el pago de impuestos, a veces con la participación interesada de los propios pescadores, se convirtió en una constante en la vida municipal. Pues, no olvidemos, de los arrieros, además de poder conseguir ingresos fiscales, dependía la única forma de garantizar un abastecimiento regular y constante de trigo y cereales en general. Productos de los que la comarca castreña siempre fue deficitaria, pero básicos para la vida material del vecindario. “*Otrossi hordenaron e mandaron conformándose con las ordenanzas antiguas e costumbre de esta dicha villa que de aquí en adelante ningún vezino ni forano de qualquier calidad que sea, ombre o mujer, ni moço ni moça, si no truxere trigo en bestia, (pueda) llebar ni sacar desta dicha villa pescado fresco ni salado de qualquier género que sea para probisión de su casa ni ombre a cuestas ni moça ni mujer en cabeça de peso de dos arrobas adelante sin liçencia de Justiçia...*”⁴² “*Otrossi qualquiera que tomare carga de pescado que saliere desta villa sin aber traydo dos fanegas de trigo o otro mantenimiento que es çebada e çenteno o borona o arina al açoque o otras legumbres...*”⁴³

La orden tajante de que ningún arriero o mulatero pudiera comprar y cargar pescado si antes no traía al mercado castreño carga de cereales, no era nueva. En el primer Libro Concejil que se conserva en Castro (1494-1522) ya aparece una ordenanza parecida a la anterior: “*Hordenaron e mandaron que por quanto en la dicha villa suelen venyr muchas vezes los mulateros y vyandantes a traer mulos o mulas veçías syn traer carga de trigo, e los regydores que suelen ser en el açoque les dan cargas syn que la trayan, en lo que el Conzejo e vezinos de la dicha villa reçiben grand dapno en la república del, que dende oy día en adelante los tales regydores no sean osados a dar carga de trigo, so pena de seysçientos maravedis...*”⁴⁴. Pues como suelen repetir incansablemente los viejos documentos: “*(...) que atento la suma nezesidad que esta Villa y sus vezinos padezen de grano, siendo como es tierra estéril de ellos*”⁴⁵.

Esta disposición fue prácticamente universal en todas las villas portuarias del Cantábrico. Por citar algunos ejemplos cercanos, podemos decir que lo mismo ocurría en Laredo⁴⁶ y Portugalete⁴⁷. Una vez más, el modelo que en su día Ansola propuso para las villas cántabras, en el caso castreño se cumple a la perfección:

“La presencia de escabecherías y de mulateros que trajinaban con pescado fresco o conservado suponía, por tanto, la existencia de un cierto intercambio mercantil con el exterior. No obstante, ese intercambio dependía igualmente de la incertidumbre y estacionalidad propias de la pesca, de las limitaciones en general del mundo pesquero. Así, las escabecherías, aparte de no existir como tales en todos los núcleos -su feudo casi único estaba en Laredo y Castro Urdiales-, por lo normal apenas

⁴¹Ibidem.

⁴²Ibidem.

⁴³Ibidem.

⁴⁴Libro del Concejo (1494-1522).

⁴⁵A.H.P.C., Prot., Simón de Capetillo, leg. 1746, año 1693, sin fol.

⁴⁶Rodríguez Fernández, ob. cit.

⁴⁷Ciriquiain Gaiztarro (90).

permanecían abiertas más allá del medio año y sólo se dedicaban a beneficiar una o dos especies. El tráfico trajinero, por su parte, se encontraba supeditado a la bondad de las principales costeras y, cuando éstas lo eran y aquél se producía, la mayoría de las veces la relación comercial se verificaba mediante un simple trueque de pescado por productos castellanos (trigo, harina, vinagre). Además, si a esto le unimos el excesivo minifundismo en las explotaciones pesqueras, tenemos que el intercambio venía a desempeñar una función más reproductora de las economías comunitarias y familiares que de mercantilización capitalista propiamente dicha⁴⁸.

Como hemos podido ir viendo por el contenido y detalles de buena parte de las ordenanzas municipales, es curioso comprobar la “mala prensa” que tenían las mujeres en todo lo que tuviera que ver con las compras y ventas de pescado. Da la impresión, aunque nunca se diga expresamente, de ser consideradas como personas especialmente alborotadoras. Podemos apuntar un ejemplo más que clarificador en esta dirección tan misógina: en el año 1782 el Concejo dictó el siguiente auto de buen gobierno, “*Que en tiempo de pescas de Besugo, y su remate a las noches en la Casa de la Audiencia, no concurra ninguna Muger ni Moza, ni se admita otra persona más que aquellos que tuviesen interbenzión o comercio del remate*”⁴⁹.

Para acabar, y a modo de curiosidad, se puede señalar que el Mercado de cereales y textiles se celebraba a la entrada de la Barrera, pero el mercado de pescado para el abasto de la Villa, el “Pescado” para los castreños, tenía lugar en los arcos de Don Bernardo de la Calle⁵⁰ (el viejo Hotel Universal para las últimas generaciones). Un bando del año 1849 nos aclara bien esta organización: “*El que vendiere pescado, bien sea fresco o bien frito, deberá hacerlo precisamente debajo de la Casa llamada de Taranco*⁵¹; *las fruterías que se colocan en las calles de la Plazuela y Torre deberán hacerlo en la plazoleta frente a la casa posada de Cantiño; y las revendedoras de la Correría se situarán en el portal o arcos de los Chelines*”⁵². También, como en el siglo XVI, finalizando el XIX y a comienzos del siguiente, las mujeres que vendían pescado al por menor, en ciertas épocas del año recorrían la Villa haciéndolo de forma ambulante. Otro bando de la Alcaldía decía al respecto en el año 1914: “*Hago saber: (...) autorizar a las vendedoras de pescado que ocupan puesto en la Plaza pescadería, para que desde las diez de la mañana, en verano, y desde las once, en invierno, puedan vender por las calles, pagando, además del arriendo del puesto...*”⁵³

⁴⁸Ansola, ob. cit., p. 185.

⁴⁹A.M.C.U., Decretos (1782-1786), 18-1.

⁵⁰A.M.C.U., 1330-doc.s/n(2).

⁵¹Hasta el año 1675 solamente tenía el Concejo una pequeña tejabana para proteger la venta del pescado “menudo”; pero en aquella fecha se permitió levantar a Don Diego Taranco una habitación sobre columnas, a condición de que los bajos y soportales siguiesen siendo de propiedad municipal y dedicados a la venta de pescado y carne, pues “(...) que dicho soportal está considerado desde inmemorial tiempo como aprovechamiento de este vecindario, A.M.C.U., leg. 1892-doc.15-21.

⁵²A.M.C.U., 1329-s/n(3).

⁵³A.M.C.U., Bandos, leg. 476 - doc. s/n(3).



5. SALUBRIDAD, PUERTO Y PESCA

Con una típica organización feudal durante todo el Antiguo Régimen, Cofradía de San Andrés y Ayuntamiento se repartieron las jurisdicciones del mundo marítimo. Bajo la potestad y tutela reglamentista del Cabildo de navegantes quedaban barcos, marineros, artes, pesca y la mar propiamente dicha. Al Concejo restaba, y no era poco, la organización de todo el entramado portuario.

Desde el siglo XV, y a lo largo sobre todo del XVI, el Ayuntamiento castreño se fue haciendo con el control del puerto. Legislabo sobre su mantenimiento, forma de atracar y fondeo. Ejecutó también los muelles nuevos en 1512 y gastó, hasta endeudarse por encima de sus posibilidades, cantidades ingentes en el intento de conservar muelles y diques. Y, por último, otro de los poderes municipales, el más engorroso y molesto, fue el de velar por la limpieza e higiene de la Villa y sobre todo el puerto.

Si cualquier villa del interior peninsular vivió durante la Edad Moderna obsesionada por no caer en manos de algún contagio generalizado de peste u otra epidemia de parecidas consecuencias, sabiendo que la limpieza era una cuestión esencial para intentar prevenir el contagio (cosa que no siempre se conseguía, ni mucho menos), en una localidad costera, pesquera y con puerto, los problemas fueron aún mucho más graves. Los ediles de Castro Urdiales desde el siglo XVI y más todavía en los siguientes, se vieron en la necesidad de controlar todas las zonas inmediatas al puerto; pues muelles, Dársena y aledaños se convirtieron en la cloaca de la Villa. Allí iba a realizar, o a echar, sus necesidades más urgentes buena parte del vecindario, y, sobre todo, allí paraban los numerosísimos y peligrosos desperdicios de la actividad pesquera.

Las actas y decretos municipales hacen en muchas ocasiones referencia a los pregones que se tuvieron que vocear entre 1500 y 1670, intentando conservar en unos niveles mínimamente aceptables la limpieza de puerto y otras zonas urbanas. Pero sobre todo fueron las Ordenanzas municipales del año 1524, a las que se fueron agregando añadidos hasta 1572, las normativas que más cuidado pusieron en esta materia. Así, el capítulo 53 decía, para impedir fundamentalmente que los barcos estuvieran en tierra y en las calles demasiado tiempo: “*Otrosi hordenamos que qualquier persona o personas que botaren o ensacaren batel o pinaça o barca por la puente que es o fuere Ribera de la mar del dho Concejo, que pague de pena dos rreales de plata por cada vez para la Justicia e Regimiento de la dha villa, excepto sino fuere por caso de fortuna de la mar que no puedan ensacar en otra parte e sola dha pena mandamos que ninguno no empache la plaça con navíos de pescar o mastes o maderas, e no lo puedan tener en la dha plaça ni en calles más de tres días so la dha pena...*”⁵⁴

Sobre las redes establecía el ordenamiento de 1524: “*Yten ordenamos e mandamos que ninguna persona no sea osada de colgar redes de las ventanas sobre las calles, de manera que los que pasaren por las calles toquen en ellas, ni las bestias que pasaren cargadas ni bazías, salvo que las cuelguen altas, so pena de doscientos mrs (...), e mas que si alguna bestia la rompiere o le hiziere dapño que lo pierda el dueño de la tal red*”⁵⁵. Pero lo más preocupante, como ya hemos dicho, a comienzos del Quinientos era la limpieza: “*Yten ordenamos e mandamos que ningunas personas, vecinos ni forasteros sean osados dende aquí delante de echar ningunos besugos ni mielgas u otros peces algunos para los trechar, ni desbalar, ni salar en el cay ni contracay de dicha villa so pena de seiscientos mrs...*”⁵⁶ El puerto era vital: “*Otrosi ordenaron e mandaron que ningunas personas, omes ni mujeres, ni moços ni moças, no sean osados de echar ningona bolla de besugos, ni de mielgas, ni otra basura suciedad alguna dentro del cay e contracay...*”⁵⁷

Pero fue a partir de finales del siglo XVII cuando la cuestión de la limpieza y salubridad pública se convirtió en una auténtica obsesión para el Concejo. Intentemos seguir un poco los hechos con la documentación municipal. En 1681 el Concejo redactó, y lo hará luego en numerosas ocasiones y años, un auto de buen gobierno muy ilustrativo: “*Otrosi acordaron que por quanto se ha reconocido grandísimo daño en que las basuras y bascosidades de los escabeches de esta villa, las criadas que los sirven y otros que los van a echar en los puentes y Ribera del puerto de esta villa, y con ellos y de continua se va poniendo el sable y entrada del muelle de mala calidad...*”⁵⁸

Al comenzar el verano de 1708, un nuevo auto de buen gobierno sacaba a relucir otro de los graves problemas creados con la llegada de la costera del bonito: “*Otrosi acordaron se apregone ansi bien que ninguna persona sea osada a llevar, ni cozer en su casa cabezas de bonito, ni atún, con título de sacer grase de ello, sino que en caso que lo quieran hacer sea su cozidura en puestos y parases que el fuego no corra riesgo, y que no cause tan pestilencial hedor como causa las ezes de las ladegas cozaduras, las quales luego que las sacan las bacían a echar a la mar...*”⁵⁹. Probablemente esta práctica de sacar grasa cociendo las cabezas de bonitos debió extenderse a raíz

⁵⁴ A.M.C.U., L. Orden., 55-5.

⁵⁵ Ibidem, ordenanza 59.

⁵⁶ Ibidem.

⁵⁷ Ibidem.

⁵⁸ A.M.C.U., Decretos (1681), 17-20.

⁵⁹ A.M.C.U., Decretos (1705-1709), 42-1, 21 de junio de 1708.

del ocaso de la caza de ballenas. Aceite de bonito por saín de ballena: un cambio a peor, pues esta grasa era de mucha peor calidad. Quizá nos esté indicando indirectamente también el empeoramiento de las condiciones de vida de los marineros y una miseria generalizada.

Unos pocos años después los autos de buen gobierno perfilan algo más los problemas municipales ocasionados de la práctica pesquera. Dicen en el año 1711: “*Que ninguno cuelgue a las ventanas de sus calles pescados ni otras inmundicias (...). Que las mozas de los escabeches no echen vascosidad alguna de lo que sacan de ellos en los puentes, calles y ribera de esta villa por los graves daños*”⁶⁰ Especial cuidado tuvieron que poner los ediles en la limpieza entre 1721 y 1723 ante los rumores de la posible llegada de la peste⁶¹, por eso el auto de buen gobierno de la última fecha enfatiza más el tono reprobatorio: “*Que las calles y puentes de la Rivera y Plaza lo tengan limpio y desembarazado y no traigan lechones sueltos por ellas, pena de mil mrs, que se le mandarán matar, atento al considerable daño que hazen en especial en el sable y ribera de esta villa*”⁶².

Por pura lógica argumental, si se prohibía es porque habitualmente se hacía. No hay más que pensar un poco con lógica para darnos cuenta de cual sería la situación: el puerto, por fuera y por dentro, lleno de los desperdicios de los escabeches, cabezas de bonito y otras inmundicias, y los cerdos, aprovechando las horas de marea baja, comiendo todo lo que podían. La suciedad y malos olores no sólo eran comunes en las estribaciones de los muelles, sino que se extendían a calles y plazas. Ilustrativo es en este caso el auto de buen gobierno del año 1751: “*(...) ni tampoco en la Plaza, calles y parajes públicos de esta villa escamar, ni destripar pescados, ni dejar estos despojos en ellos por la hediondez que causan a los transeúntes...*”⁶³ A pesar de todas las prohibiciones y cuidados del Ayuntamiento, se debió acumular tal cantidad de basura en el interior de la Dársena que hasta las propias lanchas de pesca pasaban por serias dificultades para poder hacer las maniobras más básicas. No hubo más remedio en el año 1758 que hacer una limpieza general, que costó a las arcas municipales la nada despreciable cifra de 979 reales, “*(...) por el costo que tubo el limpiar la Ribera del puerto de esta villa, para que estén en él con más comodidad las embarcaciones...*”⁶⁴

La llegada del siglo XIX, y también los primeros síntomas de revitalización en la actividad pesquera, significaron que la preocupación por la limpieza pública del Concejo prosiguiera y con mucha más fuerza. En el año 1816 se volvió a promulgar este auto de buen gobierno: “*Que ninguna persona pueda poner, ni echar a secar, en la plaza pública, ni Plazuela, ni sus peniles, ropas, redes, velas de barcos ni otra cosa...*”⁶⁵

⁶⁰ A.M.C.U., Acuerdos y decretos (1710-1714), Leg. 41-1, 2 de enero de 1711.

⁶¹ A.M.C.U., “Copia de la quenta dada por esta villa de Castro y en su nombre por Don Carlos de Ariz, Procurador General de ella, de los gastos que se causaron con los soldados del regimiento de Navarra que para el resguardo de la peste asistieron para hazer las guardias con los naturales en el puerto, obras y ribera y lugares de Mioño e Yslares”, 9-16.

⁶² A.M.C.U., Decretos (1720-1724), 38-1.

⁶³ A.M.C.U., Decretos (1751), 39-5.

⁶⁴ A.M.C.U., Cuentas de Propios (1748), 4-3. Todavía en el año 1899, en la reunión de la Junta municipal de Sanidad se decía: “*El Sr. Presidente llmó la atención del Sr. Ayudante Militar de marina sobre los abusos que se cometen en la Dársena por la clase pescadora que arroja al agua algunas cantidades de pescado que entra en putrefacción y despide en las bajamares unos olores muy molestos...*”, leg. 1744-L.19-21, 24 de agosto de 1899.

⁶⁵ A.M.C.U., Actas (1816-1821), L.2.

Si antes casi todas las prohibiciones se comunicaban al vecindario a través de pregones, en la década de los años veinte del siglo XIX comenzó a hacerse por medio de la edición de bandos. Comunicaciones cada vez más detalladas y prolijas. Como este bando sacado en el mes de agosto de 1826, en plena costera de bonito:

“1º Que en corroboración de los bandos publicados por el Sr. Al. Presidente (...) que ninguna persona pueda dejar despojo alguno de pescado o arrojarlo dentro del puerto...”

2º. Que los despojos de pescado podrán arrojarse en cualquier ora del día o de la noche con tal que esto se execute a la parte de los muelles fuera del puerto y por iguales sitios o por otros que den a la mar alta los cántaros o vasos referidos de inmundicia, entendiéndose que estos sólo podrán vertirse después de dadas las 10 de la noche.

3º. Que así mismo se prohíbe cocer cabezas de bonito dentro de las casas, bodegas y calles de la villa, debiendo hacerse esta operación en las atalayas, muelle de la calle de la mar que no esté a la vista de los que transitan en otros sitios cercanos a la rivera y con alguna distancia de las casas

4º. Que no se pongan montones de bonito ni otros pescados que se despachan en venta por mayor, sino que se tengan en las lanchas hasta tiempo de llevarlos a pesar, pudiéndose tan sólo ocupar en bajamar lo que se llama el Sable y en mar alta la rampa comúnmente llamada puente de Doña Luisa, con tal de que en este caso se valdeé después concluido el peso así como también la oficina donde se executa en esta operación...”⁶⁶

Las aguas fecales a partir del año 1828 tuvieron que ser arrojadas en lugares muy determinados: *“Se señalan como sitios fijos donde deben derramarse los cántaros o vasos que contengan dichas aguas, los titulados de San Guillén, muelle del sur, el de la calle de la Mar y peñas de la Barrera o Cabaña, y esto desde las nueve y media de la noche en adelante hasta nueva providencia”⁶⁷*. La mar se lo llevaba todo. Pero había que hacer las cosas de noche y salvaguardando fundamentalmente la zona de la Dársena, entonces verdadero corazón del puerto y villa de Castro.

⁶⁶ A.M.C.U., Bandos (1824-1835), 1330-doc.s/n(2), 3 de agosto de 1826. Las nuevas Ordenanzas Municipales, redactadas en el año 1883, recogieron estos tres artículos: n°21: *“Los pescados y mariscos se expenderán a la venta sobre tableros de piedra o madera, o bien en vasijas, barreños o cubetas de barro cocido, cuyos utensilios se tendrán con todo aseo”*; n°. 238: *“Se prohíbe el arrastrar por las calles toda clase de pesca, debiendo ser conducidas a las fábricas y puntos de venta en cestas u otro medio que evite el ensuciar el tránsito público”*; y n°. 239: *“Tan pronto como las expresadas pescas se levanten de las rampas y sitios en que se depositan, serán baldeadas para evitar el foco de infección que se desprende de ellas”*, leg. 588-L.2.

⁶⁷ A.M.C.U., Bandos, 1330-s/n(3), 8 de enero de 1828. Todavía en el año 1885, en un momento de gran peligro de contagio de cólera, la Junta municipal de sanidad emite una orientación que dibuja muy bien los problemas que el agua creaba en la inmediaciones del puerto: *“Que no considerándose conveniente en las presentes circunstancias el que el agua sucia procedente de los labaderos de la Plaza y Plazuela tenga su salida a la dársena en que se limpia el pescado para el consumo público y en el que también se bañan los niños, se prohibirá desde luego la limpieza de ropas en dichos labaderos...”*. En aquella fecha ya había que añadir también los problemas acarreados por los olores y pestilencias de las fábricas de guano de pescado, A.M.C.U., leg.1744-L.8-14, Libro de Actas de la Junta municipal de Sanidad (1885-1892).

Aún había más problemas, y en aquel mismo año de 1828 se publicó otro bando de la Alcaldía muy esclarecedor: “(...) *ofendiendo a la salubridad pública, y siendo contra una bien ordenada Policía el abuso que se hace por los comerciantes de pescas de esta villa en sacar a tenderlas en calles, muelles y hasta la Plaza pública, como igualmente en los caserones, se prohíbe (...). Se advierte igualmente que las casas más inmediatas a las rampas las limpien en el día y sucesivamente en los miércoles y sábados...*”⁶⁸

Muy curioso es este bando del año 1832, que demuestra, entre otras cosas, la reactivación del sector escabechero y las madrugadas en la dura vida de los pescadores: “*En atención a los perjuicios que se han representado sobre la prohibición de tener barricas oreándose en las calles (...). Así mismo se previene que la prohibición de llevar pajas o teas encendidas entre calles para evitar los incendios que pudieran ocasionarse por este abuso; pero está permitido servirse de tales lumbres en toda la extensión del puerto, muelles y rampas o lengüetas, en cuyos sitios podrá usarse de ellas sin exposición ni perjuicio*”. Pocos años más tarde se volvía a dirigir un bando a los pescadores: “*Se prohíbe igualmente limpiar, escamar y destripar en las calles, ponerlos en venta sin que estén sobre un plato o cesto, para que no ensucien el suelo o piso. Lavar ropas ni pescado en la fuente y lavadero*”⁶⁹.

La obsesión por la limpieza y su posible deterioro, como consecuencia del trabajo diario de los pescadores y sus familias se acentuó todavía más en los años centrales de este siglo XIX. Sobre todo especial celo puso el Ayuntamiento en controlar las fogatas y hornos para extraer la grasa de las cabezas de los bonitos. Así, en el año 1846 se emitía este edicto: “*Para que la limpieza y aseo que se procuran conservar en las calles y plazuelas de esta villa no sufran alteración alguna, se previene a los pescadores de ella no coloquen en dichos puntos los pescados de bonito, ni arrastren estos por las calles al tiempo de conducirlos a las lonjas (...), se prohíbe cocer las cabezas de aquellos pescados en otros sitios que la Cabaña, Atalaya y Huertos...*”⁷⁰ Los sitios para cocer seguían siendo los mismos que en los tiempos de la ballena. Sobre el mismo tema se volvía en 1865: “*El Ayuntamiento de esta villa que se ha ocupado de los perjuicios que el beneficio de la pesca del bonito está causando a la limpieza y aseo de esta población, y que al efecto ha dictado algunas disposiciones, cree conveniente hacerlo con respecto a la abusiva costumbre de cocer las cabezas de dicho pescado en puntos contiguos a las habitaciones (...). Que se haga en los Huertos y sitios despoblados*”⁷¹.

No solamente se obligaba a la gente a ir hacia la Atalaya a extraer la grasa, incluso en 1867 Tomás Bolívar presentó en el Ayuntamiento una solicitud “*(...) para establecer en el sitio de la Atalaya baja una tejavana con el objeto de cocer las cabezas de los pescados y extraer su grasa*”⁷².

Quizá, para acabar este pequeño apartado, las secuelas de la actividad pesquera en el recinto urbano y puerto puedan resumirse en los siguientes párrafos escritos por Ocharan en el preludio a *Marichu*:

⁶⁸ A.M.C.U., Bandos 81824-1835), 1330-doc.s/n(2), 3 de abril de 1828.

⁶⁹ A.M.C.U., Bandos, 1329-s/n(11), 10 de enero de 1837.

⁷⁰ A.M.C.U., Bandos 1328-s/n(8), 8 de julio de 1846.

⁷¹ A.M.C.U., Bandos, 1330-s/n(3), 14 de julio de 1865.

⁷² A.M.C.U., 1278-exp.3. Todavía en 1898 se volvió a realizar arreglos en aquella zona: “Expediente de subasta de las obras para el arreglo de la caseta de la Atalaya”, A.M.C.U., leg. 1288-exp.10.

“Tal era Flavióbriga, y en su recinto, respirando eternamente el acre olor a pesca, de que se hallaban impregnadas calles y muelles, a fuerza de arrastrar pescado sobre ellos; oliendo el tufillo especial de la Dársena, el de los escabecheros, el de las bodegas, donde los marineros guardaban las carnadas y el *macizo*⁷³; el que desprendían hasta las ropas de la mayor parte de los vecinos, y aspirando los salinos efluvios emanados de las moléculas de las marinas algas, que el aire difundía por los ámbitos todos de la villa, humedeciéndola con la tenue gasa del agua salada completamente pulverizada por las olas, se creía uno en pleno mar de Cantabria”⁷⁴.

6. ALCOHOL Y PESCADORES

Aunque pueda parecer que no es una cuestión que se pueda inscribir directamente en el mundo de la pesca y puerto, el consumo de bebidas alcohólicas sí que afectaba a la vida de los pescadores, a su actividad profesional y, finalmente, a la propia labor gubernativa del Concejo municipal. De sobra es conocido el arraigado hábito de beber que los pescadores del Cantábrico han tenido desde casi tiempos inmemoriales.

Evidentemente no vamos a entrar aquí a hacer valoraciones morales de ningún tipo; pero hay que pensar, y tener siempre muy presente, en la dureza de la profesión para entender un poco el por qué del tema. Pero sí llama la atención que el Ayuntamiento castreño, vigilante siempre del “buen comportamiento” del Vecindario tuviera más “manga ancha” con los pescadores. Pongamos algunos ejemplos. En el año 1764 el Concejo emitía este bando de buen gobierno: “*Asimismo mandan que las taverneras, que vendiesen el vino atavernado, cierren las tavernas a las diez de la noche y de esta ora adelante no se admita a beber a ninguno, excepto en el tiempo de pescas*”⁷⁵. Sesenta años después de nuevo las autoridades locales emitían un bando en la misma dirección: “*Ninguna tabernera tendrá abierta la bodega de su despacho desde las nueve de la noche en adelante estando en el puerto la gente de mar, o ha venido de sus pesquerías para el toque de oración, y si no viniesen para las ocho se permite hasta las 10...*”⁷⁶.

Muy curioso resulta, pues deja bien a las claras ver buena parte de los motivos de la costumbre de beber, este anuncio aparecido en la prensa castreña en el año 1914: “*¡Marineros!: Si queréis ir a la mar en mejores condiciones, para aguantar los fríos de estos días, no bebáis ningún vino ni licor, que aunque de momento calientan, después dejan debilitado el organismo. En vez de eso,*

⁷³La Junta de Sanidad nos aclara en su reunión del 11 de septiembre de 1883 las molestias que este producto podía llegar a acosar: “*Que en el día de ayer se recibió queja verbal del individuo de esra Corporación D. Julio del Arco, sobre la existencia de un depósito de rabas, situado en la Calle del Mar de esta villa, del cual salen olores fétidos molestos e incómodos a los vecinos inmediatos al mismo...*”, A.M.C.U., leg. 1744-L.1-7, Libro de actas de la Junta municipal de sanidad.

⁷⁴Ocharan Mazas (18), p. 5.

⁷⁵A.M.C.U., Decretos (1764), 34-6.

⁷⁶A.M.C.U., 1330-s/n(2), 8 de septiembre de 1824.

*tomad antes de embarcar un pedazo de pan, con un par de cucharadas de miel: Veréis que resulta más barato, e incomparablemente más sano y más comfortable*⁷⁷.

7. TEMAS PENDIENTES

Hasta la llegada del mundo industrial, lo que es lo mismo que decir en nuestro caso propulsión mecánica con vapor y nuevos métodos más intensivos de capturas, los pescadores constituyeron un grupo social caracterizado, en general, por su humilde condición, auténtica pobreza en el modo de vivir, y una mentalidad especial en la forma de ver la vida. Como muy bien ha señalado J. C. Arbex, “El mundo de la náutica ha sido, para le profano, para el hombre de las ciudades y del campo, algo remoto y desconocido en muchos extremos. Los riesgos que corría el marino, su vida al borde de la mar desligado de la tierra y del campesino, le convirtió en un extraño, arrinconándole contra el tenebroso océano. Aislado del resto de la sociedad y sobreviviendo en comunidades cerradas, el pescador forjó a lo largo de siglos, una cultura única llena de ritos y tradiciones llevándole incluso a emplear un lenguaje diferente a incomprensible para el resto de los hombres. La desconfianza hacia los hombres de la mar sólo llegó a disiparse después de siglos de incomunicación”⁷⁸.

7. 1. MENTALIDAD, COSTUMBRES Y RITOS

Con embarcaciones tan frágiles, sistemas de pesca tan poco evolucionados técnicamente, no es extraño que los pescadores desarrollaran con el paso de los siglos una forma de pensar especial, muy distinta a la del resto de los hombres de su tiempo. Mentalidad tremendamente marcada por una concepción fatalista de la existencia, y una abundante batería de supersticiones en las que, de alguna manera, buscar amparo.

Este asunto de las supersticiones y presagios, evidentemente fuera de nuestro principal propósito de análisis, está hoy en día empezando a ser estudiado (enfoque antropológico o enmarcado dentro de la Historia de las Mentalidades) de forma individualizada en muchos puertos del Cantábrico. En el caso de Castro Urdiales, aunque algunas pinceladas han comenzado a dibujarse⁷⁹, falta todavía que alguien aborde la cuestión con un plan de trabajo científico. Mientras tanto, es indudable que en Castro los pescadores acumularon, de forma muy parecida a otras villas del Cantábrico, generación tras generación un valioso arsenal de conocimientos que utilizaron en sus diarias faenas en la mar; pero también un gran lastre de creencias supersticiosas en una vida marcada dramáticamente por el miedo a alguna desgracia.

Hagamos, aunque sea sólo a modo de presentación y para poder calibrar que nos encontramos ante un tema de estudio apasionante, un pequeño repaso del cúmulo de supersticiones de los castreños en otras épocas. Como en otros muchos puertos, creían, parece claro que por una vieja influencia de origen normando, que en la mar vivían grandes serpientes, tritones y hasta sirenas. El terror a encontrar cadáveres flotando en el agua, y más aún el parar a subir a los ahogados a bordo, era un sentimiento fuertemente compartido. Auténtico tabú, en la creencia de que era un signo de “mala suerte” o desencadenante de algún infortunio, resultaba rozarse con un cura o sacerdote,

⁷⁷Flavióbriga, 25 de enero de 1914.

⁷⁸Arbex (84), p. 20.

⁷⁹Véase los diferentes trabajos de J. Garay en la Ilustración de Castro en los últimos años.

maltratar a un gato, silbar dentro de un barco, o la fobia atávica a la luz de la luna (se pensaba que estropeaba la pesca y que afectaba a la salud mental de los marineros).

Otras creencias podemos considerar que estaban a caballo entre la superstición y los sentimientos o veneraciones religiosas. Este sería el caso de la tradición muy extendida de bautizar con nombres de advocaciones religiosas o de Santos a las embarcaciones, para así tratar de asegurar su amparo frente a los incesantes peligros de la mar. En la misma orientación habría que inscribir la colocación de ramos de laurel bendito con las puntas cortadas en el palo de popa, lo mismo que relucientes crucifijos o Vírgenes del Carmen. O, también, el hecho de hacer una señal de la cruz en el agua cuando la pesca escaseaba. Por supuesto, los rezos y entonación de jaculatorias, casi una para cada ocasión, era el “pan nuestro de cada día” en el quehacer cotidiano de los pescadores. Mención especial merece, puesto que no hay un sólo puerto entre San Vicente y San Juan de Luz en que no exista alguna tradición en este sentido, la creencia de la aparición en la mar de alguna imagen de Santos, Vírgenes o de Cristo. En Castro, recoge Saiz una preciosa tradición sobre la imagen, conservada en la Iglesia de Santa María, del “Cristo de los Milagros”:

“Hace ya muchos años, cuando los bravos pescadores castreños en endebles cascarones se aventuraban en el Cantábrico en arponear ballenas, se levantó un día una gran tormenta que hizo zozobrar numerosas embarcaciones, y los marineros “obligao te veas”, dicen ellos, hicieron lo que casi todo el mundo cuando lo pasa mal: “acordarse de Santa Bárbara porque truena” oraron con esperanzada angustia. De pronto la tormenta se calmó pudiendo salvar sus vidas y recuperar lo que para ellos era su medio diario de vivir: sus barcas; pero si su sorpresa fue grande por la forma insólita de cesar la furia del oleaje no fue menor al contemplar que como aceite balsámico, un lienzo con una hermosa imagen de Jesús grabada en él, flotaba levemente hacia la costa alisando la bravura del mar.

Esta es la leyenda que corre de boca en boca entre muchos ancianos de Castro - Urdiales. Pero no quisiera terminarla aquí sin añadir la última parte de la leyenda del Cristo, si ya de por sí increíble, no deja de tener un final pintoresco.

Según algunos, una vez hecha la calma, el lienzo de Cristo se dirigía plácidamente hacia el puerto de Castro - Urdiales; como quiera que en la faena de la pesca se encontraban también embarcaciones de Laredo, -es proverbial la noble pugna que siempre ha existido entre aldeas, villas y ciudades cercanas-, así ha ocurrido también entre la villa de Laredo y la ciudad de Castro - Urdiales, antagonismo que llega a un pintoresquismo lleno de gracia e imaginación: mutuamente se cantan letras de picadillo como ésta: “Dicen que Castro arde, Laredo llora... porque no se ha quemado antes de ahora”. En Castro se canta la misma canción cambiando los términos. Rivalidad que les lleva a enfrentarse en la canción con un ardoroso orgullo de ver quién presume de tener la mejor iglesia: Si la de Santa María de Castro o la de Santa María de Laredo. De ahí que no habrá vez que una excursión de Castro - Urdiales pase por

Laredo que no cante a pulmón lleno estas letrillas: “La Virgen de Castro - Urdiales le dijo a la de Laredo (bis) “tu eres del pueblo la tiña yo del pueblo del salero...” (se repite). Pues bien, los pescadores de Laredo querían llevarse el cuadro hacia su puerto, entablándose una pequeña batalla campal usando por lanzas los remos, batalla que no duró mucho tiempo porque el propio cuadro “mostró su voluntad” haciendo imposible cuantos intentos hicieron los pescadores laredanos para llevarlo consigo y venerarlo en su hermosísimo templo dedicado también a Santa María.

Fue el Cristo, sin que hubiera fuerza humana que los desviase, quien avanzaba resueltamente por aguas hasta “anclar” definitivamente en el puerto de Castro, desde donde fue llevado entre el fervor popular y colocado en el lugar que hoy es admiración de cuantos gustan del arte y veneración de quienes son capaces de hacer una oración.

Leyenda bellísima si bien absolutamente inverosímil⁸⁰.

En fin, depósito de creencias que solamente se explican, como ya hemos dicho, por un arraigado sentido de fatalidad hacia todo lo que tuviera que ver con la mar, y por una profunda acepción de la suerte en el oficio de pescar.

La pesada falta de avances técnicos significativos, tanto en barcos, navegación y sistema de capturas, hicieron aguzar el ingenio y el sentido de la observación del medio natural a los pescadores castreños. Crearon un auténtico y útil código de “avisos”: la niebla baja y densa (Pluya) advertía del peligro de embarrancar con los barcos; el tintineo de las “campanitas de Santa Clara” avisaba de la pronta presencia de alguna tormenta, y, por tanto, de la necesidad de refugiarse en puerto; una luna con círculo rojizo presagiaba viento, y si era intensamente brillante, de componente Sur... Todas estas premoniciones podemos decir que eran el fruto del atento estudio del entorno natural. También había casos en que los pescadores se valían de los propios habitantes de la mar: los delfines detectaban la cercanía de bancos de peces; grandes cantidades de bonitos en superficie, nadando y comiendo y desapareciendo repentinamente, señalaban mal tiempo casi inmediato; algo parecido sugerían las gaviotas posadas en el agua y las pequeñas lucernas del arco iris (muchos refranes y adagios populares, ya en trance de desaparición, iban en esta dirección).

Probablemente con alguna base real, pero fundamentalmente fruto del pavor al mar Cantábrico, eran toda una sucesión de auténticas supersticiones: la creencia de que la muerte y la fertilidad en las relaciones sexuales estaban asociadas a los períodos de mareas bajas, el no salir nunca a la mar si graznaban las gaviota o si los gatos se relamían y se despulgaban las gallinas...

7. 2. LA FORMA DE VIVIR

⁸⁰Saiz (72), pp. 81 - 83.

Sin duda, otro de los temas pendientes en la Historia de la pesca tradicional castreña es todo lo que atañe a la forma de vivir de los marineros. Estamos hablando de gentes que durante cientos de años vivieron humildemente y rayando con la auténtica pobreza la mayoría de ellos. Por eso, y este sería una investigación que necesitaría de un trabajo en auténtica profundidad, que muchos, la mayor parte probablemente, de los pescadores cayeran en el mundo del crédito y de la usura, malviviendo las más de las veces de fiado, y pagando mal y tarde cuando repartían.

Otra de las cuestiones denunciadas por los estudiosos del mundo marítimo en el siglo XIX, casi de forma obsesiva, era el del generalizado analfabetismo de la población pescadora del Cantábrico. Habría que ver que pasó en Castro Urdiales. Aunque sólo sea para asomarnos un poco al tema, Pedro Garay escribía en el año 1991: “Sabía usted que en el año 1924, el 60% de los pescadores castreños, mayores de 14 años, no sabían leer y escribir. Que D. Timoteo Ibarra y Sota, Presidente del Noble Cabildo de San Andrés, expone al Ayuntamiento el deseo de extinguir el analfabetismo de sus asociados que se dedican a las faenas de la mar (...). Que el Pósito de Pescadores se dirige al Ayuntamiento solicitando la creación de una escuela nocturna, regentada por un profesor especializado en donde puedan aprender a leer, escribir y cuentas, además de las nociones de náutica, necesarias para poderse dedicar a la mar y examinarse como patronos de pesca. Que este Pósito estaría dispuesto a contribuir a los gastos de instalación y sostenimiento de la referida escuela, con el 50% de sus gastos, justificándose de este modo el interés y necesidad que se siente para elevar la cultura del pescador, que tanto deja de desear en este puerto...”⁸¹

Lo mismo que la cuestión de la vivienda familiar del pescador, que sin ningún género de dudas era distinta y más pequeña que la de los labriegos, formando en conjunto verdaderos remolinos junto al puerto y mar. Tampoco habría que olvidar lo que este tipo de casas ha supuesto en la formación y evolución urbana de nuestra antigua villa. Y, qué decir del aparentemente sencillo, pero muy importante, tema de la peculiar forma de vestir que tuvieron los marineros y pescadores. O de la ancestral “medicina casera”, practicada en Castro.

Un mundo muy especial, que necesitaría también de un estudio a fondo, pero a la vez muy difícil de rastrear en los documentos escritos, es el del Contrabando practicado por la marinería castreña durante muchos siglos; y más en una zona como la nuestra colindante con Vizcaya⁸². En fin, muchas son todavía las cuestiones que quedan abiertas en esta apasionante historia pesquera y de los pescadores castreños.

⁸¹Garay, P., Ilustración de Castro, 9 de junio de 1991, p. 3.

⁸²Un sólo ejemplo documental: en el año 1825 el Subedelago de Policía del distrito de Castro denunciaba el contrabando practicado por algunas de las lanchas mayores del Gremio de San Andrés, A.M.C.U., leg. 1420-L.2.



CASTRO URDIALES: UNA VILLA ESCABECHERA

1. INTRODUCCIÓN

No muchas, pero desde época medieval existen pruebas de que desde el litoral cantábrico, y dentro del mismo la villa y puerto de Castro Urdiales, pasaban al interior peninsular, además de en fresco, importantes cantidades de pescado sometido a los sistemas de conserva considerados como tradicionales hasta la llegada del siglo XIX.

El Libro de Ordenanzas municipales confeccionado en la primera mitad del siglo XVI ya nos habla en más de una ocasión del pescado manipulado para conserva: curado al aire, salado y escabechado¹.

La primera modalidad, el curado, debió consistir un producto muy corriente, pero siempre en pequeñas cantidades. También parece muy claro que la especie que más se utilizó para esta rudimentaria conserva fue la merluza, comercializada, en medidas tan tradicionales como el quintal de 125 libras. Pero, tal como diferentes vecinos interrogados por las autoridades reales a principios del siglo XVIII, señalan, sobre todo en Castro Urdiales se salaba y escabecha².

¹ A.M.C.U., L.O., 55-5.

² A.M.C.U., 42-4.

2. SALAZONES Y SAL

Desde tiempos medievales Laredo y Castro Urdiales contaron con depósitos oficiales de sal, los *alfolés*, monopolizados por la Administración Real, pero cuyo fin esencial era abastecer a la industria salazonera y escabechera locales. Pero, sin embargo, a partir de finales del siglo XVI y sobre todo desde los años treinta del siglo siguiente la sal empezó a escasear y a hacerse muy cara, lo que supuso un duro lastre para el salazón.

Había sido costumbre el uso libre de la sal, viniera de donde viniese. Sin embargo, en el año 1578 la Junta de las Cuatro Villas reunida en Laredo se alarmaba por la posibilidad de que aquel tráfico libre salinero de la costa variara. Por eso en su reunión argumentaba que con el posible cambio cesaría el progreso pesquero. De lo contrario “(...) *por que en ponerse los alfolís en estas Cuatro Villas como se pretende las viene/ muy gran dano y perjuizio y total perdición irreparable por que todo su trato y/ comercio/ de la pesquería a que en ella hay por no tener otro aprovechamiento ninguno y po-/niéndose los dichos alfolís en dichas Cuatro Villas cesaría las dichas pesquerías ANSI/ las que se hazen en las dichas Cuatro Villas como las que se azen a Irlanda, Cabo de Clerguer/ y Terranova...*”³ En el fondo era un problema fiscal, pues de gravarse la sal, los marineros, decían las Cuatro Villas, se irían a otras zonas de baja presión tributaria, como el País Vasco, el Rey se quedaría sin naves y tripulaciones, y sus fronteras desguarnecidas⁴.

En el año 1667 el Concejo de Castro pedía al administrador del alfolí que intentara arreglar las cosas, pues “*el alfolí de sal desta villa se alla sin ello, en gran perjuizio y daño de la rrepública porque se alla en tiempo de la pesquería del besugo y carnes de zezina (...), y que todo ello se pierda...*”⁵ Los problemas no se solucionaron, puesto que al año siguiente, en 1668, el Ayuntamiento manifestaba que el alfolí estaba desabastecido: “(...) *una mui corta cantidad de sal y mui mala de las Salinas de Rrosio, cossa que no es suficiente para la salazón de sardina, besugos, carnes, ni otras cosas (...), y que de su falta, si continua la Pesquería se ha de seguir mui notables daños...*”⁶

Muy pocas, escasísimas, son las noticias encontradas sobre el salazón. Pero, como luego veremos, en general el mundo de la conserva, al igual que la propia pesca, empezará a levantar algo el vuelo desde las primeras décadas del siglo XIX. Y uno de los documentos, que trata sobre el nombramiento de un comisionado por el Municipio y “*celador de hombres de mar para el acopio de sales para para el beneficio de las pescas*”, en el año 1821 nos dice: “*Y teniendo presente según los informes y notas que se tomaron no vajar un año con otro de dos mil quinientas fanegas de sal las que se necesitan en su puerto para la salazón de pescas, pues aunque en algunos años no han llegado a tantas por la escasez de aquellos, en otros han pasado de tres mil*”⁷. Una cantidad considerable, pero nada extraordinaria. Ahora bien, el mismo documento nos informa sobre otra interesante cuestión: el origen de la sal. En muchas ocasiones los

³ Baró (99).

⁴ Ibidem, pp. 127-130.

⁵ A.M.C.U., Decretos (1667), 26-6, Ayunt., 16 de diciembre de 1667.

⁶ A.M.C.U., Decretos (1668), 39-4, Ayunt., 8 de febrero de 1668.

⁷ A.M.C.U., Actas (1816-1821), L.2, Ayunt., 27 de febrero de 1821.

castreños no tenían más remedio que usar la producción de salinas más o menos cercana, caso de Poza, Cabezón o Salinas de Rosio. Pero ésta era morena y solía estropear la pesca. La sal que más gustaba, y que siempre que se podía se traía por vía marítima, era la francesa⁸, portuguesa y la blanca de Cádiz⁹.

Indudablemente la principal especie que se destinaba al salazón era la sardina. Y la técnica era ciertamente muy sencilla y primitiva. En tableros se establecían montones de sardinas, colocadas en filas con capas alternativas de sal, hasta alcanzar aproximadamente un metro de altura. Así, entre sal, se mantenía el pescado por espacio de una semana. Después, los peces eran lavados en corrientes o chorros de agua. Y, finalmente, escurridos, se introducían en barricas, y una vez prensados, se cerraban lo más herméticamente posible¹⁰.

A pesar de la presencia de las variedades de “curado” y “salado”, no cabe duda que en la historia pesquera y marítima precapitalista el producto estrella de las conservas del Cantábrico fue el escabeche, y especialmente en el caso de nuestra villa de Castro Urdiales¹¹.

3. ESCABECHES

En repetidas ocasiones hemos podido comprobar que la especie más valorada, más buscada, con mejor comercialización en fresco, y a la que más esfuerzos dedicaron los pescadores castreños, fue el besugo. No el único, pero también el besugo desempeñó el papel estelar en el escabechado. ¿Cómo se escabechaba el besugo?

El escabechado requería de varias y seguidas tareas: limpiar y salar el pescado, secado, freír y, finalmente, un embarrilado. En las viejas escabecherías lo primero que se hacía era descabezar, desescamar, quitar las vísceras y trocear los peces. Seguidamente se salaban los trozos y se subían a una especie de estanterías o baldas, en las que con la sal permanecían unas seis horas. Más tarde, en los bajos del taller escabechero se freían utilizando grandes calderas y sartenes. Por último, los trozos de besugo se adobaban con vinagre¹² y hojas de laurel, y se embarrilaba. Afortunadamente para la historia castreña, Ocharan Mazas nos ha dejado en su novela *Marichu* un capítulo íntegramente dedicado al mundo escabechero tradicional, en el que detalladamente se describe magníficamente la antigua técnica conservera:

“La escabechería de don Valentín ocupaba la planta baja de la casa de su propiedad en la calle de Atrás. De las tres luces, con vistas a la calle, la central, más ancha, servía de acceso al interior. Formaba éste un rectángulo de once metros de frente por catorce de fondo. El pavimento, en suave declive para que escurriese las aguas y sangre de la pesca, estaba construido de baldosas de tono rojizo,

⁸A.H.P.C., Prot., Diego de Trucíos, leg. 1733, Poder, año 1736, fol. 192.

⁹Ibidem. Algo parecido ocurría desde el siglo XVII en Laredo, Rodríguez Fernández, ob. cit.

¹⁰Véase los trabajos de López Losa.

¹¹Homobono (93).

¹²El aceite y vinagre consumido por las escabecherías fundamentalmente llegaban a través de los arrieros y mulateros.

barnizadas por grasienta mugre. Los muros, protegidos por zócalo de ladrillo, estaban enjabelgados hasta el techo con lechada de cal. De trecho en trecho, apoyados en monolíticos poyales de piedra arenisca, surgían los pies derechos, en los que descansaban las vigas y cuarterones que armaban la techumbre, entre cuyas ennegrecidas y apollilladas vigas tejían las arañas sutilísimas redes. En uno de los ángulos, un grifo vertía sus aguas en amplia media barrica, construida con duelas de roble, ceñidas por tres aros de hierro, enmohecidos por el frecuente desbordamiento del agua. En otro el *picader*, especie de banco de carpintero, cuya superficie mostraba innumerables huellas del machete, que servía para seccionar en *ruedas* el pescado.

En el fondo de la lonja, un hueco sin puerta daba paso a las dependencias, donde se freía y embarrilaba la pesca una vez escabechada.

Las vestales (mujeres) que sacrificaban en aquel templo pescadirl llegaban a diez y ocho (...).

Sin previo aviso, antes que hubiesen entrado en la lonja la segunda pareja de marineros, acudieron allí las diez y ocho mozas cuyos apodos conocemos. Y esto de mozas lo decimos como designación genérica, no condicional, pues en el grupo feminil alternaba la de diez y ocho primaveras con la de cincuenta otoños. (...)

A la pálida luz de los candiles, colgados con profusión en diversos postes, se veía crecer el montón de besugos, cuyos argentinos matices, rielándola, destacaban entre el oscuro fondo de aquel local. Y ahora dos cestos, y luego dos más, fue subiendo la pila hasta que, resbalando los últimos besugos sobre los de abajo, invadieron la mayor parte del untuoso pavimento.

Acto continuo, cada cual se aprestó para su faena. Las freidoras, cuyo menester desempeñaban la Zorrillona y la Maitocinos, cuchillo en mano, sentándose al borde de la pila, comenzaron a descabezar besugos con tal maña y prontitud, que tan pronto asían de uno como le lanzaban ya decapitado al grupo de sus compañeras de profesión, encargadas de destriparlos y limpiarlos (...).

Mientras tanto, Picados, el machete en la diestra, asiendo de la cola de los besugos ya limpios que le iba *apurriendo* la Mallona, los cercenaba de un solo golpe, con tal precisión y ligereza, que los pedazos resultaban como hechos con máquina tajante, así por el número como por la calidad.

Otras dos mozas salaban las *ruedas* para subirlas después a las *baldas* de alambre donde habían de impregnarse con sal durante seis horas (...).

Decapitados, limpios, macheteados y salados ya todos los besugos, las mozas se proveyeron de sus respectivas parrillas para llevarlos al tendedero, donde debían quedar durante varias horas.

Una de las dependencias de la lonja daba a un patio poblado de naranjos y laureles, patio que tenía una escalera exterior que comunicaba con el primer piso, destinado a curar la pesca. Este piso, cuya planta era el techo de la lonja, estaba corrido, sin tabique ni separación alguna, y en las cuatro paredes que cercaban su perímetro se sobreponían las *baldas* alistonadas de vara en vara de altura, desde el suelo al cielo raso. De la quintuple fila de listones, que rodeaban las cuatro paredes, volaban, de medio en medio pie, unos ganchos de punta bastante afilada para poder pender de ellos los besugos por sus colas, cuando estos peces se escabechaban enteros.

La Cascajera, que inició la procesión para subir la pesca al primer piso, al echarse la parrilla a la cabeza (...)”¹³.

Para antes del año 1820 sólo hemos dado con una referencia técnica sobre las escabecherías castreñas. Una Real Provisión de principios del siglo XVIII que apunta que en Castro se usaban hornos y “*paylas*”¹⁴. Estas últimas en Laredo, y seguro que en Castro Urdiales, eran una especie de enormes sartenes circulares de cobre, la mayoría de las veces fabricadas de encargo en los entonces muy afamados martinetes de Balmaseda¹⁵. Pero a diferencia de Laredo, en donde muchos vecinos, con el enorme peligro de provocar algún incendio, escabecheaban en sus domicilios particulares, en Castro la operación se hacía en las escabecherías particulares de cuatro o cinco tratantes de pescado. En el año 1823 se hizo un inventario de las propiedades de Doña Miguela Peñarrendoda, que entre otros inmuebles era dueña de de una escabechería, y gracias a ello sabemos un poco del utillaje de este tipo de establecimientos: “(...) *la tejavana donde están los hornos, titulada la Casa de Condado, sita en la calle de San Juan, con los efectos siguientes todos para el beneficio de pescas, cinco pailas colocadas en sus cinco ornos, dos sacapescados, dos achas pequeñas y dos machetes, seis abujas de coser cestas, una pala de fierro, seis barricas para encubar vinagre, una tinaja maior para aceite embutida en el suelo, dos tinajas pequeñas para lo mismo, una tinaja para grasa, una balanza son sus pesas correspondientes de quintal y medio y además pesas menudas*”¹⁶.

¹³ Ocharan Mazas (18), pp. 67-70, 78 y 79.

¹⁴ A.M.C.U., 42-4.

¹⁵ Rodríguez Fernández, ob. cit.

¹⁶ A.H.P.C., Prot., Manuel Gil Urrutia, leg. 1827, escritura de 30 de diciembre de 1823, fol. 11. Era habitual, también, que junto a las escabecherías existiera una especie de cuadra en la que albergar los animales de los arrieros, tal como ocurría en la escabechería de dn. José Antonio Pérez del Camino en el año 1796: “*Una Lonja para beneficio de pescas en la citada calle del Mar, que linda por el Norte con el Muelle de dicha*

MERCADERES TRATANTES EN ESCABECERÍA
CASTRO URDIALES – AÑO 1642

Antonio de Musaurrieta
Antonio de Layseca
Antonio de Toranco
Francisco de Urrecho

Fuente: A.M.C.U., 57-4.

Es, también, muy probable que como ocurrió en Laredo, los escabecheros fuertes y tratantes de pescado fuesen originarios del País Vasco¹⁷, en cuyo litoral este tipo de conserva tuvo una consolidada trayectoria.

ESCABECHEROS – CASTRO URDIALES – AÑO 1681

Domingo de Avellaneda
Diego de Villanueva
Marcos de Larrea
Francisco de Urrecho

Fuente: A.M.C.U., 16-3, memorial sobre alcabalas de pescado.

A través de un documento fechado en el año 1642 sabemos asimismo que el escabeche castreño se vendía con mucha facilidad en toda Castilla, pero que tenía una particular y buena aceptación en la ciudad de Valladolid y en la Corte de Madrid¹⁸. Por último, cabe resaltar, aunque ya lo hemos podido observar antes, que la mano de obra empleada en las escabecherías fue siempre mayoritariamente femenina. Y, tal como con acertadas pinceladas costumbristas resalta Ocharan en *Marichu*, las mujeres de las escabecherías parece que tuvieron siempre reputación de alborotadoras; por otra parte lógico si tenemos en cuenta que en una sociedad tan cerrada como aquella, las mozas de las escabecherías gozaban de una gran libertad de movimientos. Es curioso comprobar lo que acabamos de decir leyendo un auto de buen gobierno emitido por el Concejo Municipal castreño en el año 1782: “*Que las Mugerres que se emplean en el beneficio de*

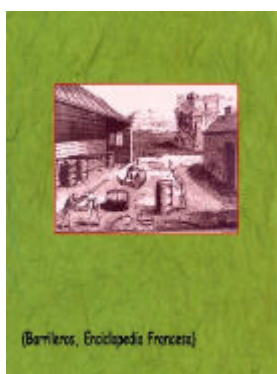
Calle, por el Sur con Bodega de D. Juan José de Taranco, por el Bendabal con Bodega de Julián Bringas, tasada por el mismo Urtiaga en la cantidad de cinco mil y ochenta y cinco reales, juntamente con una Bodeguilla que hace de Cavalleriza contigua a dicha Lonja del Mar...”, A.H.P.C., Prot., Romualdo Antonio Martínez, año 1796, fol. 35.

¹⁷Rodríguez Fernández, ob. cit.

¹⁸ A.M.C.U., 57-4, “*Pleito que puso esta villa a los tratantes de escabeches della sobre el Ympuesto de que es superintendente el Señor Conde del Castillo*”, 1642.

*los escabeches de noche no toquen aldabas y puertas, ni metan bullas y griterías, con que turban el sosiego de las jentes...*¹⁹

Como ya hemos visto, junto con la venta de pescado fresco, indudablemente la venta de escabeches fue una de las piezas fundamentales en el entramado y sustento económico de la Villa de Castro Urdiales. La mejor prueba de ello es la voracidad fiscal con la que tanto Ayuntamiento como Realeza sometieron a la actividad. Sólo algunos ejemplos en este sentido. En el año 1642 se trató de gravar con 2 mrs. en libra de aceite y vinagre utilizados en los escabeches²⁰. En abril de 1735 los “*tratantes y comerciantes en pescados frescos y salados*” pidieron al Ayuntamiento una rebaja en los derechos del aceite y vinagre de los escabeches, pues de lo contrario se verían “*precisados a no comprar las pescas*”²¹. Durante toda la segunda mitad del siglo XVIII, además de seguir gravados el aceite y vinagre, la arroba de escabeche estuvo cargada con 4 maravedíes²².



4. ESPLENDOR DE LAS ESCABECHERÍAS TRADICIONALES CASTREÑAS: PRIMERA MITAD DEL SIGLO XIX

E. López Losa ha podido comprobar que en el litoral vasco la elaboración de escabeches conoció importantes progresos durante los últimos años del siglo XVIII²³. Fue una época en que se reconstruyeron viejas escabecherías y se levantaron otras nuevas. El fenómeno coincidió con años en que las importaciones de bacalao, a causa de las dificultades creadas por los conflictos marítimos internacionales, descendieron. Y, al parecer, en buena medida este producto curado fue sustituido por más consumo de escabeches del Cantábrico.

Sin embargo, el sector escabechero vasco no se mantuvo en expansión durante mucho tiempo. Entre los años 1808 y 1840 fue víctima de una seria recesión²⁴. Llegaron

¹⁹ A.M.C.U. Decretos (1782-1786), 18-1.

²⁰ A.M.C.U., 57-4.

²¹ A.M.C.U., Decretos (1734-1736), 39-1, Ayunt., 30 de abril de 1735.

²² A.M.C.U., Cuentas de propios y arbitrios, 10-1, 9-18, 3-2 y 4-11, por ejemplo.

²³ López Losa (2000)

²⁴ Ibidem.

tiempos marcados por un descenso de las capturas, en la elaboración de escabeches, y en las ventas realizadas en el interior del mercado castellano. Probablemente allí estaban las consecuencias de una época repleta de incertidumbres: Guerra de la Independencia, Carlista y continua inestabilidad política. Por si fuera poco, las importaciones de bacalao empezaron a recuperarse y a volver a inundar el mercado interior hispano²⁵.

Pues bien, y de entrada no deja de ser sorprendente, los censos, vecindarios y registros industriales municipales señalan que la elaboración de escabeches en Castro Urdiales, justamente lo contrario que en la vecina costa vasca, conoció en la primera mitad del siglo XIX, sin duda, la época más dorada y de crecimiento de toda su historia.

FABRICANTES DE ESCABECHES - CASTRO URDIALES

<u>Años</u>	<u>Número</u>	<u>Nombre y razón</u>
1824	2	
1836	5	Juan de Landeras Ramón de Carranza Manuel Pasadillo Manuel de Trucíos Marcelino Carranza
1852/53	9	Marcelino Carranza Francisco Ortiz Ignacio Landavase Matías Grijalba Hilarión Gómez Gabriel Cortés Ramón Carranza Policarpo Mimendi Antonio Casas
1857	10	Leonardo Gómez Carranza Ignacio Landavase Luis Artiñano Matías Grijalba Echebarria Ramón Carranza Antonio Casas Mundaliniz Marcelino Carranza José Ortiz y Larena Manuel Laiseca Dionisio Garay

Fuente: A.M.C.U. : Leg. 965-L.1, 1313-L.5, 1382-17, 1878-10/11 y 1890-L.1.

De los dos fabricantes de escabeche, o *fomentadores de pesca* como se les solía denominar entonces, existentes en 1824 se pasó a 10 en 1857. Incluso hasta la fabricación de salazón conoció notables progresos en estos años. De haber sido casi una actividad esporádica y no continuada, se pasó a 3 fábricas de salazón al mediar la centuria del siglo XIX (fábricas de Luis Artiñano, Antonio Casas y Juan Presilla)²⁶.

²⁵ Ibidem.

²⁶ A.M.C.U., Matrículas: 1213-L.1, 1382-17 y 1105-3.

Hacia 1850 en toda la costa de la actual Cantabria, Laredo, y sobre todo Castro Urdiales eran las localidades con una actividad escabechera más potente²⁷. En sus establecimientos, todavía de clarísimo corte tradicional, por término medio trabajaban entre 12 y 14 operarias, seguían enviando mayoritariamente su producción a “las Castillas”, y eran capaces de producir en una año en torno a los 3000 barriles²⁸.

Pero, confirmada ya esta época de progresos escabecheros, nos queda la pregunta fundamental: ¿por qué esta distinta trayectoria entre Castro y el País Vasco? Ciertamente la contestación, hoy por hoy, resulta muy difícil. Una vez más la falta de documentos impide llegar muy lejos. Sin embargo, parece bastante claro que el sector escabechero castreño empezó ahora a ser mimado por los poder públicos; así, a partir del año 1821 quedó abolido el arbitrio que gravaba la producción y venta de escabeches²⁹. Además, a diferencia de otras épocas en las que las peculiaridades fiscales del País Vasco fueron un lastre para el desarrollo de la vecina villa de Castro, ahora la situación parecía haber dado la vuelta completamente: la inestabilidad política y los conflictos bélicos internos fueron menos graves y sobre todo menos prolongados en Castro, y hasta con el traslado de las adunas en 1841 los productos conserveros castreños penetraron con menos dificultades en el mercado interior castellano. De hecho, muchos de los apellidos de los escabecheros castreños parecen denotar un origen vascongado. Bien pudo ser que algunos fabricantes vascos, ante las dificultades de la época y el monopolio que las cofradías de pescadores vascas ejercían sobre la actividad escabechera, optaran por trasladarse a suelo castreño en busca de mejores posibilidades de mercado y más libertad de negocio.

Nueve escabecherías trabajaban a pleno rendimiento en nuestra Villa en el año 1857. Pero había algo más. En el padrón de habitantes de aquel año Luis Artiñano, además de cómo escabechero, se inscribió como “*fabricante de conservas alimentarias*”³⁰. Unos años después, a la de Luis Artiñano acompañaban otras dos fábricas de “conservas alimenticias”: “A.S. Martín y Cía.” y Marcelino Carranza³¹. Algo estaba empezando a cambiar. Justo en el momento de mayor esplendor de las viejas escabecherías, surgían en Castro las primeras fábricas modernas de conservas³².

EVOLUCIÓN ESCABECHERÍAS DE CASTRO URDIALES

Años	Nº. Escabecherías	Fábricas conservas
1868/69	10	3
1870/71	9	3
1878/79	8	4
1886	3	11
1904		13

Fuente: A.M.C.U.: 1216-L.17, 1088-5, 1468-1, 1100-4 y 1466-s/n(1).

²⁷ Ojeda San Miguel (90/91), pp. 105-107.

²⁸ Barrón García (92), p. 112.

²⁹ A.M.C.U., 1308-2, Cuenta de propios y arbitrios.

³⁰ A.M.C.U., 1890-L.1.

³¹ A.M.C.U., M.I.C. (1868-69), 1216-L.17.

³² Escudero (2000).

5. OFICIOS AUXILIARES: BARRILEROS Y TONELEROS

En el envasado y transporte de escabeches el elemento esencial eran los barriles y toneles de madera. El consumo, y arreglo continuado de estos recipientes dio lugar a que en las villas marítimas trabajasen unos artesanos muy especializados, los barrileros y toneleros, con una alta calificación profesional. La tipología barrilera en el Norte y País Vasco llegó a alcanzar cotas bastante variadas: bocoyes de 64 litros, pipas de 400 y toneles de entre 100 y 200 litros³³.

TONELEROS - BARRILEROS DE CASTRO URDIALES

<u>Años</u>	<u>Número</u>	
1816	9	
1824	11	
1836	8	
1841	11	(Casi todos en C. Ardigales)
1846	16	
1853	25	
1860	32	
1870/71	15	

Fuente: A.M.C.U.: Leg. 965-L.1, 1313-L.5, 1314-L.1, 1382-17, 1677-2, 5-17, 1254-16/18 s/n(5) y 1088-5.

Los censos de población y matrículas industriales de Castro Urdiales, además de reseñar la presencia continuada de estos artesanos y el calibre de su importante actividad, indican claramente que su número, en consonancia con los progresos de las escabecherías, estuvo creciendo durante toda la primera mitad del siglo XIX. Curioso resulta comprobar a través de esta documentación como la mayoría de las pequeñas y familiares tonelerías estaban ubicadas en la calle Ardigales.

A partir de los años 60, sin desaparecer, el número de toneleros y barrileros comenzó a ser menos abundante. Mientras tanto surgía un nuevo oficio: los latoneros. El censo de 1853 ya señalaba el empadronamiento de 7 vecinos con esta dedicación profesional. Era el resultado lógico de la trayectoria del sector conservero: aparición de

³³ López Losa, ob. cit.

modernas industrias³⁴ y pérdida paulatina, aunque sosegada, de la importancia del escabeche.

Sin embargo, a comienzos del siglo XX la llegada de los italianos – sicilianos, con sus técnicas de empaquetado manual en barriles de madera, significó, aunque fuese ya sólo a modo de último canto de cisne, una nueva recuperación de la actividad tonelera. Una prueba más, la última, de la importancia que este oficio llegó a alcanzar en Castro Urdiales la podemos encontrar en los abundantes vocablos propios de su actividad que han quedado en el lenguaje propio y característico del vecindario todavía muy en uso en la primera mitad del siglo XX³⁵.



6 CONSERVEROS Y EXCLUSIVIDAD

El crecimiento y patente progreso de las escabecherías, proseguido luego con la aparición de modernas fábricas de conservas de pescado, tuvo unas importantísimas consecuencias sobre el entramado económico y social de Castro Urdiales. Desde comienzos del siglo XIX el sector pesquero, ya lo hemos visto y comprobado, poco a poco comenzó a remontar el vuelo y las capturas empezaron crecer. Pero, a pesar de todo, el pescado llevado a la “venta” castreña pronto resultó ser insuficiente.

Escabecheros y conserveros se convirtieron en los primeros interesados en que la oferta pesquera creciera de forma notable y sostenida. Para lograrlo, o intentarlo, siguieron una doble estrategia. En primer lugar, aprovechando los nuevos aires liberales y burgueses y la paulatina descomposición de la vieja esencia de la Cofradía de San Andrés, trataron de que los pescadores incorporaran a sus faenas artes, aparejos y

³⁴Existen algunos autores, recogiendo escritos de F. Arteche, que incluso apuntan la posibilidad de que Castro fuese la primera villa cantábrica en ver aparecer una fábrica de sardinas en aceite y tomate, envasadas en botes cerrados a estaño, con soldador calentado por carbón de madera, Barrón (92) y Escudero (2000).

³⁵ Sánchez Llamosas (82).

métodos de pesca más modernos e intensivos, e incluso de que aumentara el número y calidad de las embarcaciones.

Cuando comprobaron que aquella línea de actuación no era suficiente, emprendieron una segunda vía: que barcos de otros puertos vecinos vinieran a vender sus capturas a Castro. Aquello suponía acabar con una de las prerrogativas más celosamente guardadas por el Cabildo de mareantes y pescadores desde tiempos medievales. Nos referimos a la exclusividad en la venta de pescados. Hasta entonces la única pesca que podía venderse en Castro, salvo excepcionales circunstancias y siempre con el beneplácito expreso de los agremiados de San Andrés, era la conseguida por sus pescadores. Era la consecuencia directa de la jurisdicción marítima que tenía el Gremio desde la Edad Media: unas 10 leguas mar adentro o 55 Km.³⁶

Escabecheros y luego modernos conserveros, siempre de forma sutil y hábil, y otra vez aprovechando la pérdida paulatina del soporte jurídico del poder de la Cofradía, estimularon desde los años 20 del siglo XIX la llegada de pescado foráneo. Pero tal hecho no fue aceptado de buen grado por los marineros castreños, recelosos y acostumbrados a la exclusividad. La reacción, más fuerte al principio, acabó tomando el cariz de grave enfrentamiento. En el mes de julio de 1829 tuvo lugar un auténtico motín por este hecho. La relación de los hechos que hizo para el Ayuntamiento el Procurador General de la Cofradía deja magníficamente dibujados el ambiente turbulento que entonces se vivía en Castro:

“Desde tiempo inmemorial ha existido entre todos los Cavildos de los puertos de esta costa de Santander y Vizcaya una especie de conformidad para socorrerse y auxiliarse mutuamente en todas las cosas pertenecientes a su profesión, cuya buena costumbre, que haya sido obligatoria por medio de convenios legales escritos o ya consentida tácitamente y observada, siempre la sostubieron las Autoridades que rigen a dichos Cavildos por se exclusivamente en us beneficio y prescribirlo así la humanidad y la razón. A consecuencia, pues, de algunas inobservancias de tan prudente institución se siguieron varias contestaciones el año pasado de 1814 entre el S. Comandante del Tercio naval de esta provincia, el Ayudante militar de marina de este puerto y el Procurador General de su Cavildo, relativas todas a que habiéndose quejado el que lo era del de Laredo, de varias infracciones cometidas en este puerto de aquel loable uso, parecía indispensable un acuerdo de ambas Comunidades en que quedasen transigidas todas las dificultades que ofrecía la cuestión. Verificose efectivamente así, con plenos poderes el 9 de noviembre del citado año, según la Escritura que existe en el archivo de mi cargo, en la cual se previene entre otras cláusulas que siempre que las Lanchas del puerto de Laredo arribasen a éste o vice versa, hayan de satisfacer respectivamente por cada quintal de bonito, besugo arroba 12 reales de vellón por millar de sardina, verificando libremente la

³⁶Arízaga (2001), p. 17.

venta de dicha pesca después que se hubiese efectuado la del Cavildo en cuyo puerto se hiciese la arribada. **Observada esta costumbre, con bastante armonía hasta aquí, acaeció el día de ayer que de resultas de un viento al O. Fuerte que sobrevino acia las 11 de la mañana se vieron al parecer obligadas diez lanchas de Laredo a arribar a este puerto conduciendo entre todas solos 18,5 quintales de bonito; pero no bien dieron sus amarras en la dársena cuando algunos marineros de este Cavildo empearon prontamente a insultar a los de Laredo amenazando altamente que su pesca no se vendería de manera alguna, por ser fraudulenta la arribada.** De todo se dio parte al Sr. Alcalde de la Mar y a los Mayordomos del Cavildo, quienes deliverando entre sí con arreglo a las facultades que les da la Ordenanza gremial, acordaron por motivos de equidad que son bien palpables, vender la pesca que conducían dichas lanchas, mediante estar ya vendida la que las de este puerto habían traído; mas no bien se quiere dar principio al remate público que se verifica con arreglo a la referida Ordenanza gremial, cuando una multitud de hombres amotinados empezaron a dar voces desmesuradas y gritos horribles, dirigidos todos contra el Alcalde de la mar, provocándose mutuamente no sólo a la interrupción de aquel acto, sino a proceder a vías de hecho, a que se rompiese el farol que alumbraba a la autoridad, incitando a que se la maltratase cobarde y vilmente. En un estado de conflicto tal y viendo que ni la mansedumbre, ni las razones, ni los consejos hacían impresión en aquellos hombres bárbaros, me envía a llamar dicho Alcalde del mar para ver si podía ser más feliz que él con mis esfuerzos; pero vana esperanza! Habiendo llegado rápidamente por hallarme paseando muy próximo al sitio de la cuestión empiezo por imponer silencio a toda costa; hago que los más bullangueros espongan con moderación las razones en que juzgaban apoyarse, reducidas a que debiendo las forzosas y no voluntarias las arribadas de las lanchas del puerto de Laredo a este para adquirir el derecho de vender la pesca, y no hallándose en el primer caso era preciso prohibirles dicha venta. Les respongo que la Escritura de Concordia de 9 de noviembre del año 14 nada absolutamente distingue las arribadas forzosas de las voluntarias; pero que aún cuando así debiera deducirse de su espíritu y estubiesemos en el caso de hacer tal distinción, a nadie le competía esta sino al Alcalde del mar y mayordomos, los cuales conocedores del tiempo y violencia del viento al O. Que había recaído, juzgaban prudentemente que la arribada pudo haber sido precisa; lo cual se corroboraba con no haber traído algunas de las Lanchas más que uno o dos bonitos, cuya circunstancia hacía ver no haber venido por especulación, ni por dañar los intereses de este Cavildo. Que guiado por tales antecedentes, **cumpliendo varias Ordenes que hay para la libre venta de pescas en todos los puertos de S. M.**

*siempre que sean verificadas por matriculados y también la suma indigencia en que se hallaban los que habían arribado a este puerto, no podía menos por mi parte de darles hospitalidad y buena acogida, procediendo a vender la poca pesca que habían conducido para que no pereciesen de miseria. Estas reflexiones que hubieran hecho fuerz a todo hombre de sentido común y de moralidad, no sirvieron más que para encender más los ánimos de aquellos brutales que interrumpiendo mis amonestaciones conservaban con gritos desmesurados, **“venga la Escritura”, “fuera los de Laredo”, Esta es otra picardía como la de los caminos”, “Entremos, rompamos el farol y acabemos con la Justicia”**. Estas infames desvergüenzas acompañadas por los gritos y los chillidos de una porción de mugeres desgreñadas y sucias, semejantes a las arpías, formaban una escena de desden y horror difícil de concevirse. Mil veces conminé con la cárcel a los alborotadores, mil veces embié a los mayordomos del Cavildo y a un ministro de su tribunal para que me señalasen quienes promovían principalmente aquella conmoión; pero los primeros fueron rechazados y al segundo se le amenazó con una nabaja. Subido pues el tumulto a un estado tan horrible que la razón nada conseguía en él, verifiqué la venta entre la mayor exaltación de ánimos, sin ver casi lo que se practicaba (...), para que semejante escándalo no quedase sin castigo, mandando prender por de pronto a Nicolás de Uribarri, Juan de Sopena, Benito Achigui y Francisco de Artaza principales promovedores del tumulto quienes sin respeto a la Autoridad que presidía no cesaron un momento de decir insolencias y dar voces provocando al desorden y a la criminalidad a cuantos les acompañaban en su escandaloso proceder.*

No es mi ánimo formar comentarios de semejantes atentados porque no puedo complacerme en que nadie sufra por ellos, pero su narración verídica los pone tan de bulto que creo escusada toda otra esplicación. Violada la Autoridad que egerzo, violada la humana hospitalidad debida a unos pescadores indigentes que llenos de fatigas la vienen a buscar a este puerto, prolongando el desorden y las pedradas hasta la media noche, la idea que generalmente se habrá concebido de la incivilización de este pueblo, las represalias a que podrá creerse autorizado el de Laredo y sobre todo el crimen en si mismo, todo debe incitar a V. A que meditando cuanto llevo dicho, dé principio en su Tribunal a la información sumaria de los delitos cometidos para que aplicada después la pena legal y condiona sirva este exemplo de escarmiento en un pueblo que ha sido siempre modelo de la paz y de la obediencia.

*Dios gue. A V. Muchos años. Castro Urdiales 19 de julio de 1829.
Pascasio de Murga*³⁷.

Otra expresión de esta reacción la podemos encontrar en el agudo conflicto que surgió desde el año 1847 con los pescadores de Santurce. Con diversas argumentaciones jurídicas la cofradía castreña se opuso a la llegada de barcos de aquel puerto con pescado destinado a las conserveras. Los de Santurce respondieron con la misma moneda: que los castreños no pudieran ir a vender pescado a su puerto. Con altibajos el enfrentamiento se mantuvo hasta el año 1867³⁸.

El ambiente de enfrentamientos no se suavizó con el paso del tiempo. Y en el año 1877 los conserveros castreños dirigieron una misiva al Ayuntamiento, cuyo original afortunadamente se conserva en el Archivo Municipal, en la que se expresa claramente los intereses de los industriales y derroteros por los que caminaba la nueva economía de libre mercado. Pero a la vez, este magnífico documento, dibuja, como ningún otro texto, la reacción de un mundo gremial y pesquero en trance de desaparición definitiva:

“Ilustre Ayuntamiento de Castro Urdiales:

Los que suscriben vecinos de esta villa a V. S. atentamente exponen: que con objeto de dar más impulso y extensión a su industria en el beneficio de las pescas, y poder, igualándose en condiciones, competir con los fabricantes de otros puertos, habían acordado traer lanchas a éste de otros puertos, pero enemigos de producir disturbios que pudieran alterar en lo más mínimo la buena armonía que debe reinar entre pescadores y comerciantes, o sea, entre vendedores y compradores, han resuelto, antes de dar aquel paso, acudir a V. S. a fin de que convocando a una amistosa conferencia a la Junta de gobierno de la Sociedad de pescadores, y una comisión de los industriales firmantes, vean el mejor modo de llegar a un acuerdo, que sin perjudicar los intereses de unos y otros, antes bien beneficiando a todos, haya desear se lleve a cabo nuestro proyecto.

Varias son las razones que los exponentes tienen para dar este amistoso paso. De interés general, unas, de los particulares, otras, y alguna de orden público: razones que vamos a exponer, si bien ligeramente, empezando por la últimamente anunciada, ya por ser la que más directamente atañe a la Ilustre Corporación a quien tenemos el honor de dirigirnos; ya por estar íntimamente ligadas con las otras; y ya por ser ella la causa o móvil principal de solicitar una reunión, en la que no dudamos empleará V. S. todos los medios que estén a su alcance, facilitando con sus superiores

³⁷ A.M.C.U., “Justificación recibida a virtud de oficio del Procurador de mareantes de este puerto contra individuos del mismo Gremio y otros sobre el alboroto en la venta del bonito en el mes de julio de 1829”, leg. 1385, exp. 2.

³⁸ López Losa (2000), pp. 141-143.

hacen el excogitar un medio que evite todo motivo de resentimiento entre convecinos que tienen entre sí tan íntimas relaciones.

Sabida es de todos la repugnancia que los marineros de Castro Urdiales han tenido siempre, a que los pescadores de otros puertos vendan sus pescas en éste. Nadie ignora que el sólo intentar la venta han producido conflictos muy desagradables, y todos hemos visto que cuando se ha tratado de llevar a cabo la compra de pescas traídas a este puerto por lanchas que en él se habían refugiado por efecto del mal tiempo, han tenido que intervenir las autoridades civiles y militares, no siendo bastantes ni las pacíficas amonestaciones, ni las más fuertes de hacer uso de las armas, para evitar las tumultuarias manifestaciones, los insultos y hasta amenazas que con gritos desaforados, con gestos y ademanes imponentes se dirigían a los infelices a quienes la necesidad había hecho viniesen a este puerto para evitar quizá una muerte segura. Todos hemos visto, todos hemos presenciado, no una sino varias veces, semejantes escenas indignas del pueblo menos culto y civilizado, y este recibimiento, este mal trato, es causa del justo temor que les impide venir a este puerto, que los separa y aleja de un pueblo a quien se priva de los beneficios que su estancia en él mismo debiera reportarle: y hé aquí, una de las razones de interés general a que antes nos referíamos. Con efecto, según los datos que se nos han suministrado, las lanchas pescadoras que procedentes de los puertos de Vizcaya y Guipúzcoa se dedican a la pesca del bonito, y que residen en los puertos de Laredo, Santoña y Colindres cuentan quinientos o más tripulantes, que a parte de la riqueza que representan por el mayor desarrollo que dan a las industrias que con la suya se rozan, hacen un consumo de gran cuantía; por que claro es que de todo cuanto es necesario para la vida material y para sus artefactos tienen que surtirle en dichos pueblos. Por qué pues privar al de Castro Urdiales de este beneficio. Hacer observaciones sobre la utilidad que los marineros de otros puertos reportarían al en que residiesen, sería ofender la ilustración de V. S.. Negar su beneficio, equivaldría a afirmar que las que componen el Cabildo de este puerto en nada influyen para la riqueza de Castro Urdiales.

Convencido el Ayuntamiento de Laredo de esta verdad, y altamente persuadido del beneficio que reportarán al pueblo la estancia en el mismo de pescadores de otros puertos, gustoso la solicitud que los fabricantes y varios otros vecinos le presentaron en el mismo fin que tiene la presente, y por unanimidad acordó ayudar y proteger con todo el peso de su autoridad e influencia a los que con indicado objeto fuesen a Vizcaya a contratar lanchas; y los que suscriben, confiando en la ilustración que distingue a

éste, y en el amor que profesan al pueblo cuya dirección les está encomendada, esperan que no les escaseará ni uno ni otras.

Entrando en las razones del interés particular, permitido nos será afirmar sin que se tome por exceso de amor propio, que nuestras fábricas son más en número que las de cualquier puerto de la Provincia, y que ellas están mejor dispuestas para el beneficio de las pescas, pudiendo laborear más cantidad y tan bien sino mejor que las montadas en otros pueblos; y sin embargo, de alejar de este a los marineros de otros puertos se verificará la anomalía de que con más y mejores elementos se produce mucho menos, lo que indudablemente redundará en perjuicio de nuestras industrias por no poderlas dar todo el desarrollo necesario.

Hay otra razón poderosa para demostrar el perjuicio que se nos seguiría de no traer lanchas de otros puertos con las que podamos entendernos a imitación de Laredo, Santoña y Colindres; puesto que según el arreglo definitivo los fabricantes de estos puertos tomarán a referidas lanchas la pesca un maravedí menos que la de igual clase y en el mismo día tenga en último precio en las ventas de Laredo, con lo que dicho se está, que comprarán las pescas mucho más baratas que las exponentes, haciendo imposible la competencia de este con los demás puertos en ninguno de los mercados del interior.

Quizá objeten los pescadores de Castro Urdiales que la venida de otras lanchas motivará la baja en sus pescas; pero los que tal creen saldrán de su error con solo tener presente que en los puertos se pagan las pescas con arreglo al valor que tienen en los mercados y puntos de consumo; y este valor se ajusta y está íntimamente ligado con las existencias que haya en las plazas, sea su procedencia de este o de cualquiera de los demás puertos de la nación.

El Ayuntamiento sabe muy bien que no puede impedirse bajo ningún pretexto la libre venta de las pescas en cualquier pueblo y procedan del puerto que se quiera. Si en el año de mil ochocientos cuarenta y dos, cuando había provincias que se llamaban exentas por no contribuir a las cargas del Estado como las demás de la Nación; si cuando existían los gremios estaba establecido por orden del Regente del Reino que, “el pescado fresco cogido por Españoles con artes españolas debe considerarse como español y admitirse en nuestros puertos sin sujeción al pago de derechos, siendo conducido por naves españolas”, hoy que no existen provincias a las que pueden llamarse exentas; hoy que los gremios no existen; ¿podrá ponerse en duda el inconcuso derecho que a todo español asiste para vender sus pescas,

producto de su trabajo, en donde, cuando y como quiera? Ciertamente que no; y de ello los exponentes están firmemente persuadidos; por eso acuden a V. S., no para que les conceda un derecho que las leyes a todos tienen otorgado, sino para que como han manifestado anteriormente, se convenzan todos de que no quieren dar motivos para resentimientos entre convecinos; para que por todos los medios que estén al alcance de la ilustre corporación, haga desaparecer esa pertinaz y temeraria resistencia por parte de los pescadores de Castro Urdiales, para que se vendan en este puerto pescas procedentes de otros, o cogidas por pescadores sean del puerto que quiera, residentes en este, sobre todo durante la costera del bonito: que haga porque desaparezca el temor infundido a los que temporalmente han querido y quieren dedicarse a la pesca en este puerto; que ejerzan su profesión u oficio sin trabas de ningún género, trabas que solo pueden sujetar a los mareantes en este puerto, como establecidos por los mismos en sus estatutos; pero que no pueden aplicarse a los que no pertenecen a su sociedad, a los que no gozan de sus beneficios, a los que no hubieron ni pudieron tener parte en la formación de estos.

En vista de las razones expuestas, los exponentes

Suplican a V. S. se sirva acordar lo que pretenden en el encabezamiento de esta exposición, gracia que esperan de la ilustración y rectitud de V. S. cuya vida guarde Dios muchos años.

Castro Urdiales, a 12 de Abril de 1877

(José Ortiz, Andrés Hernández, Isidro Ungo, J. López, Dionisio Martínez, Manuel Laiseca, Isidro Lambarri, Hilario Cano, Jorge Tueros, Pablo Ojeda, Juan José Muñoz, Agapito Rodríguez, Blas Suarez, Santiago Herrán, Antonio Tajada, Sotero de la Llosa, Canuto Salbarrey, y Victor Liendo)”³⁹.

Sin embargo, constituyendo una de las contradicciones del momento, unos años después, en 1889, tenía lugar una gran manifestación en la que conserveros y pescadores fueron unidos, demostrando también que las nuevas industrias reportaban importantes recursos a las familias marineras. En un comunicado conservado en los fondos

³⁹ A.M.C.U., Leg. 1009, exp. 3, “Expediente abierto por la solicitud de un grupo de fabricantes de escabeche pidiendo se les permita traer lanchas de otros puertos”, año 1877. En los últimos años del siglo XIX, no sin recelos de los castreños, fue ya habitual la presencia de barcos de otros puertos vendiendo su pesca en la Villa. En el año 1893, el periódico Fray Verás (9 de julio, nº. 85), manifestaba: “Varias lanchas provenientes de Laredo y Santander han venido a este puerto con bastante cantidad de sardina en la presente semana. La causa de venir desde aquellos puntos a vender aquí sus pescas es por la ventaja que obtienen en la venta, pues a causa de la escasez que se nota en este puerto para sustir a tanta fábrica de conservas como hay en esta villa, los compradores se ven obligados a pagarla a precios crecidos, siendo a veces doble del que obtienen en los mercados de Santander y Laredo”.

municipales se decía lo siguiente sobre el asunto: “*En este momento se presenta en la plaza pública de esta Villa una numerosa manifestación en la que toma parte todo el vecindario después de haber recorrido con el mauor orden las principales calles de esta Villa. Una comisión elegida por los manifestantes se ha presentado en esta alcaldía para hacer constar que el objeto de la manifestación es insistir en la pretensión que ya tienen formulada al Gobierno de S. M. Acerca de la admisión temporal de la hoja de lata con arreglo a la Ley de 14 de abril de 1888, interesándose vivamente en hacer ver que a dicha pretensión se adhieren con entusiasmo no sólo las doce empresas de fabricación de conservas establecidas en esta Villa, sino también las Sociedad entera de pescadores que forma las dos terceras partes de esta población*”⁴⁰.



⁴⁰A.M.C.U., Comunicado, 1892-33.

EPÍLOGO, A MODO DE CONCLUSIÓN

Desde finales del siglo XV y hasta mediados del XIX, período para el que, con muchas dificultades y lagunas insalvables por la pérdida de la documentación gremial, hemos rastreado, fundamentalmente con fondos municipales y notariales, el sector pesquero de Castro Urdiales, su principal pilar económico, podemos decir que el mismo se mantuvo estancado, cuando no en una permanente crisis. Bajo el control casi absoluto y omnipresente de la Cofradía de San Andrés, hemos asistido a largos siglos en lo que todo estuvo marcado por un casi tiránico inmovilismo y falta de evolución en términos de progreso.

A pesar de la presencia continuada de arrieros, mulateros y trajinantes en busca de pescado fresco y escabeches, el mercado de la pesca fue siempre muy pequeño, y más en el caso de Castro, que era una de las localidades costeras peor comunicadas con el interior, y por ello más aislada. Esta falta de posibilidades, de estímulos, de poder vender más, significó al final un escasísimo afán del pescador por evolucionar y modernizar sus medios de trabajo. Las técnicas empleadas en la pesca, prácticamente las mismas que en época medieval, resultaban rudimentarias y tremendamente atrasadas. Casi lo mismo se podría decir de los buques pesqueros: como los métodos de pesca apenas variaban, el barco tampoco apenas lo hizo.

En Castro Urdiales, en definitiva, casi casi, nos hemos encontrado durante muchos siglos con una economía pesquera de subsistencia, completada, o mejor diríamos auxiliada, por otros pequeños trabajos de marinería o labranza. Situación de la que, con tremendos encontronazos sociales y sufrimiento, se empezó a salir, y no con un proceso marcado por la espectacularidad, desde mediados del siglo XIX.

BIBLIOGRAFÍA UTILIZADA

Abel Vilela, A., Historia e antropología de cultura pesqueira en Galicia, Santiago de Compostela, 1996.

Acedo, J.A., La construcción naval en Vizcaya, Bilbao, 1975

Aguirre, R., El Cantábrico, entre la vela y el vapor. Una cultura común, San Sebastián, 1994.

Aguirre Sorondo, A., Los astilleros guipuzcoanos, Zainak, nº. 15, Cuadernos de Antropología-Etnografía, Comunidades pesqueras, 1997.

Aizpurua, M., Puerto de Zumaya, notas relativas a la pesca tradicional, Anuario de Eusko-Flokllore, T. 7, 1957-1960.

Aizpurua Azarsola, F., Parejas de Pasajes en la pesca del bacalao en Terranova: 1950-1987, Etor, T. VII, San Sebastián, 1989.

Alberdi, X. Y Aragón, A., “La construcción naval en el País Vasco durante la Edad Media”, Revista de Estudios Marítimos del País Vasco, nº. 2, 1998.

Alberdi Lonbide, X. “Postrimerías de las pesquerías trasatlánticas guipuzcoanas durante el siglo XVIII: proceso de cración y extinción de la compañía ballenera de San Sebastián”, Boletín de Estudios Históricos sobre San Sebastián”, nº. 33, 1999.

Alberdi Lonbide, X., “La pesca en el litoral de Guipuzkoa durante la Edad Moderna”, Revista de Estudios Marítimos del País Vasco, nº. 3, 2001.

Alonso del Val, J.M., Tragedias en las villas marineras de Cantabria anteriores al siglo XIX, Anuario Juan de la Cosa, Vol. II, 1978.

Alkorta, F., Ondárroa y la pesca, Bilbao, 1997.

Alvariño, A., Merluza, el bacalao y especies afines, Madrid, 1955.

Anasagasti, A., Estacionalidad en una población pescadora (1882-1906), Eusko - Ikaskuntza, Homenaje al Dr. José María Basabe, 1987.

Anasagasti, Fr. P., Historia General de la villa de Bermeo, Bilbao, 1985.

Ansola Fernández, A., Las Gentes Marineras. Una aproximación a los cambios socioeconómicos en las comunidades pescadoras cántabras (siglos XIX y XX), Universidad de Cantabria, Santander, 1995.

Ansola Fernández, A., Surgimiento y consolidación de la Santoña pescadora, conservera y salazonera, Santoña: de los escabeches a los salazones. La transformación de una villa del litoral de Cantabria, Santander, 2000.

Apraiz Zallo, J.A., El Museo naval de Donostia y la conservación del patrimonio flotante del ámbito pesquero. Marco conceptual-tipológico y embarcaciones recuperadas, Zainak, nº. 15, Cuadernos de Antropología-Etnografía, Comunidades pesqueras, 1997.

Apraiz, J.A., La cocina y el mar. Aproximación a la gastronomía en la pesca de bajura, Revista de Estudios Marítimos del País Vasco, nº. 3, 2001.

Aragón Runo, A. Y Alberdi Lonbide, X., El proceso de institucionalización de las cofradías guipuzcoanas durante la Edad Moderna: Cofradías de mareantes y de podavines, Vasconia, nº. 30, 2000.

Aramburu-Zabala, M.A. y Alonso Ruiz, B., Santander: un puerto del Renacimiento, Santander, 1994.

Arbex, J.C., La flota de bajura en el siglo XIX, Bermeo, nº 3, 1983, pp. 353-367.

Arbex, J.C., Arrantzaria: evolución de la construcción artesanal de la pesca y de sus artes en Euskalherria, Bilbao, 1984.

Areitio, D., Los pescadores vascos. Apuntes para un estudio sobre las Instituciones que pudieran establecerse para mejorar su condición social, Euskalerría, 1919.

Areitio Mendiola, D., Pesca de la ballena: notas de un pleito de principios del siglo XVIII, Revista Internacional de los Estudios Vascos, Paris, T. 17, 1926.

Argüelles Álvarez, R., Puertos de pesca en España, Gijón, 1931.

Arija Dufol, F., Pesquerías en Cantabria, Santander, 1984.

Arízaga, B., Villas: permanencias urbanas, La Memoria histórica de Cantabria, Santander, 1996.

Arízaga, B., La pesca en el País Vasco en la Edad Media, Revista de Estudios Marítimos del País Vasco, nº. 3, 2001.

Arrinda Albisu, A., La pesca en Euskalherria, San Sebastián, 1977.

Arrizabalaga, F. Y Aguirre M^a A., Aproximación al sector pesquero vizcaíno en el siglo XIX. Producción y comercialización, Bermeo, nº 6, 1986-87, pp. 219-300.

Artiñano y De Galdacano, G., La arquitectura naval española en madera, Madrid, 1920.

Aspiazu, A., Las conservas de pescado en el País Vasco: industria y patrimonio., San Sebastián, 1997.

Astui Zarraga, A., Kantauriko bragerodun ingurasarea, inportazio a la bilakaera?, Revista de Estudios Marítimos del País Vasco, nº. 3, 2001.

Astigarraga, J., Compañía General de Pesca Marítima en las costas del mar Cantábrico: (1770-1782), boletín de la Real Sociedad Bascongada de los Amigos del país, Año 48, 1992.

Astui Zárraga, A., La pesca en Bermeo en el siglo XIX, Bilbao, 1984.

Astui Zárraga, A., Lanchas de pesca a vela, Etor, T. VII, San Sebastián, 1989.

Astui Zarraga, A., El Museo del pescador de Bermeo. Casi 50 años de vida. Zainak, nº. 15, Cuadernos de Antropología-Etnografía, Comunidades pesqueras, 1997.

Ayerbe Echevarria, E., Itsasoa: los vascos en el mar Atlántico Norte, siglos XVI y XVII, Bilbao, 1992.

Ayerbe, M. Y Fernández Antuña, C., Hallazgo de maderas de barcos de época medieval en el Boulevard de San Sebastián, Revista de Estudios marítimos del País Vasco, nº. 3, 2001.

Azcarate Garai-Olaun, A., Balleneros vascos del siglo XVI (Chateau Bay, Labrador, Canadá), Vitoria, 1992.

Azcarraga y Bustamante, J.L., El curso marítimo, Madrid, 1950.

Azpiazu, J. A., Balleneros cascos en el Cantábrico, San Sebastián, 2000.

Azpiazu, J. A., Los balleneros vascos en Cantabria, Asturias y Galicia, Revista de Estudios Marítimos del País Vasco, nº. 3, 2001.

Barandiarán Irizar, F., La comunidad de pescadores de bajura de Pasajes de San Juan (ayer y hoy): estudio antropológico, Pasajes, 1982.

Barkham Huxley, M., Las pequeñas embarcaciones costeras en el siglo XVI: notas de investigación y documentos de archivo sobre el "galeón", la "chalupa" y la "pinaza", Revista de Estudios Marítimos del País Vasco, nº 2, 1998.

Barkham Huxley, M., La industria pesquera en el país Vasco peninsular al principio de la Edad Moderna: ¿una edad de oro?, Revista de Estudios Marítimos del País Vasco, nº. 3, 2001.

- Baró Pazos, J., La Junta de las Cuatro Villas de la Costa de la Mar, Santander, 1999.
- Barrón García, J.I., La economía de Cantabria en la etapa de la Restauración (1875-1908), Santander, 1992.
- Barruso, R., Programa para la reorganización y mejora de la industria pesquera en las provincias de Guipúzcoa, Vizcaya y Santander, Eusko Ikaskuntza, San Sebastián, 1927.
- Basterrechea, F., Función de las cofradías y su evolución necesaria, Eusko Ikaskuntza, San Sebastián, 1927.
- Basurto, N., Leonardo Rucabado y la Arquitectura Montañesa, Bilbao, 1986.
- Bayo, R. y A., Muñoz, Santurce: puerto pesquero, trabajo mecanografiado, Vitoria, 1994.
- Bedia, J. (De.), Santander, Historia gráfica, Siglo XIX, Santander, 1977.
- Beaudouin, F., Bateaux des côtes de France, Grenoble, 1990.
- Belanger, R., Los vascos en el estuario del San Lorenzo, San Sebastián, 1980.
- Benavides, J.M., Jiménez de Aberasturi, L.M. y Pardo, J., En los grandes Bancos de Terranova, San Sebastián, 2000.
- Benito Dominguez, A.M., Aproximación a la historia de las anclas líticas a partir de las recuperadas en la costa gipuzkoana, Revista de Estudios Marítimos del País Vasco, nº. 3, 2001.
- Bohigas Roldán, R. y otros, Los materiales arqueológicos del cerro de Santa María (Castro Urdiales, Cantabria), Santander, 1990.
- Bourgoin, J. Y Carpine-lancre, J., L'aventure maritime, du Golfe de Gascogne à Terre-Neuve, París, 1995.
- Bravo Cores, D.M., Los almacenes catalanes de salazón en Galicia: características y procesos productivos, Pedralbes, 165, 1991.
- Buen, F., Navegación y la pesca, Primer Congreso de Estudios Vascos, Bilbao, 1919.
- Cabieces Ibarrondo, V., Castro Urdiales y su entorno, Castro Urdiales, 1988.
- Cabieces Ibarrondo, V., El patrimonio de nuestros pueblos: itinerario didáctico en el municipio de Castro Urdiales, Castro Urdiales, 1994.
- Campos Santacana, M.K. y Peñalba Otaduy, M., La caza de la ballena. Su influencia en los usos y costumbres desde la Edad Media, Zainak, nº. 15, Cuadernos de Antropología-Etnografía, Comunidades pesqueras, 1997.

- Campuzano Ruiz, E., Guía de Castro Urdiales, Madrid, 1987.
- Candás: Ayuntamiento de Carreño, Artes de pesca tradicionales en Asturias, 1992.
- Carmona Badía, J., Recursos, organización y tecnología en el crecimiento de la industria española de conservas de pescado, 1900-1936, Madrid, 1994.
- Caro Baroja, J., Los Vascos y el Mar, San Sebastián, 1985.
- Casado Soto, J.L., Arquitectura naval en el Cantábrico durante el siglo XIII, Altamira, vol. I, Santander, 1975.
- Casado Soto, J.L., Los pescadores de la villa de Santander en los siglos XVI y XVII, anuario Juan de la Cosa, Vol. I, 1977.
- Casado, J. L. y otros, La Crisis del siglo XVI, Santander, 1979.
- Casado Soto, J.L., Cantabria vista por viajeros de los siglos XVI y XVII, Santander, 1980.
- Casado Soto, J.L., Ballenas y delfines del Cantábrico, Santander, 1981.
- Casado Soto, J.L., Aproximación al perfil demográfico y urbano de Laredo entre los siglos XVI y XVIII, Población y Sociedad en la España Cantábrica durante el siglo XVII, Santander, 1985.
- Casado Soto, J.L., y otros, Cien años de Cantabria a través de sus fotografías, Barcelona, 1987.
- Casado Soto, J.L., Los barcos españoles en el siglo XVI y la Gran Armada de 1588, Madrid, 1988.
- Casado Soto, J.L., Santander: una villa marinera en el siglo XVI, Santander, 1990.
- Casado Soto, J.L. y otros, Barcos y Astilleros. La construcción naval en Cantabria, Santander, 1993.
- Casado Soto, J.L., Santander y Cantabria en la conquista de Sevilla, Santander, 1998.
- Casado Soto, J.L., El depósito franco y el puerto de Santander: 75 aniversario, 1923-1998, Santander, 1998.
- Casado Soto, J.L., Aproximación a la tipología naval cantábrica en la primera mitad del siglo XVI, Revista de Estudios Marítimos del País Vasco, nº 2, 1998.
- Casado Soto, J.L., Carlos V y la Construcción naval en España, Carlos V. La náutica y la navegación, Madrid, 2000.

Casanueva González, J.F., Elementos para una historia de la navegación a vapor, Tesis doctoral, Cádiz 1996.

Castanedo Galán, J.M., Guarnizo, un astillero de la Corona, Madrid, 1993.

Castanedo Galán, J.M. y otros, Veleros y vapores. Barcos emblemáticos en el puerto de Santander, siglos XVI-XIX, Santander, 1995.

Castell, A.M., Notas donostiarras: la pesca del besugo, Euskal Erria, T. 44, 1901.

Castro, J., Breve historia de la pesca del bacalao, Madrid, 1955.

Cervera Paz, A., Nueve siglos de las cofradías de pescadores, Revista de historia naval, nº 61, 1998.

Cicero, I., Castro urdiales, Laredo, Santoña ... de punta a cabo, Santander, 1982.

Ciriquiain Gaiztarro, Historia de la MN. Y ML villa y puerto de Portugalete, Bilbao, 1990 (r.).

Ciriquiain Gaiztarro, M., Pesca de la sardina, Vida Vasca, nº. 24, Vitoria ,1947.

Ciriquiain Gaiztarro, M., Pesca en el mar vasco, Madrid, 1952.

Ciriquiain Gaiztarro, M., Los vascos en la pesca de la ballena, San Sebastián, 1979.

Ciriquiain Gaiztarro, M., Los puertos marítimos del País Vasco, San Sebastián, 1986.

Cohat, Y., Vida y muerte de las ballenas, Madrid, 1990.

Crespo, C., De la pesca tradicional en Lequeitio, Anuario de Eusko Folklore, T. 17, 1957-1960.

Cubillo de la Puente, R., El pescado en la alimentación de Castilla y León durante los siglos XVIII y XIX, León, 1998.

Cuesta Urcelay, J., Toponimia de los fondos del Cantábrico (apuntes para la carta de pesca), Madrid, 1943.

Cuñat Ciscar, V.M., Documentación medieval de la villa de Laredo (1200-1500), Santander, 1998.

Delgado Cendagortagarza, A., Bermeo en el siglo XX: Política y conflicto en un municipio pesquero vizcaíno (1912-1955), Zarautz, 1998.

Delgado Cendagortagarza, A., La introducción de las máquinas de vapor en el sector pesquero tradicional vasco (Bermeo, 1900 - 1915), Revista de Estudios Marítimos del País Vasco, nº. 3, 2001.

De Vega Domínguez, J., Técnicas, sistemas de pesca y comercialización del pescado en las costas de Andalucía a finales del Antiguo régimen, Studia Historica, Historia Moderna, IX, 1991.

Díez Montoya, E., Industria de la pesca en la costa cantábrica: estudio político-social de la situación del pescador en esta industria, Valladolid ,1908.

Diputación Regional de Cantabria, Servicio de Actividades Pesqueras, La pesca en Cantabria (1965-1985), Santander ,1986.

Dop, P., La pêche et l'industrie de la Sardine au XVIIIe siècle a Saint-Jean-de-Luz, 1948.

Dueso, J., Historia de la navegación vasca, Historia de Euskal Herria, Tomos III y IV, San Sebastián, 1980.

Duhamel de Monceau, Traité général de Pêches, París, 1769.

Duo, G., Extracto del "Libro de Acuerdos (1774-1871)" de la Cofradía de San Pedro del puerto de Plencia, Bermeo, nº. 8, 1990-91.

Duo, G., Formas de navegación en el puerto de Plentzia a través de los documentos de la Cofradía de mareantes de San Pedro (siglos XIII-XIX), Apuntes II, Plasencia de Butrón, Plencia, Plentzia, Bilbao, 1998.

Duo, G. , Las Escuelas de Náutica de Bizkaia, Guipúzcoa y Laburdi. Siglos XVI-XX. Análisis histórico documental, San Sebastián ,2000.

Duo, G., La enseñanz náutica en el País Vasco. Siglos XVI - XX, Revista de Estudios Marítimos del País Vasco, nº. 3, 2001.

Echegaray Corta, B., Estudio jurídico de los contratos entre copropietarios, patronos, tripulantes y fogoneros, Eusko Ikaskuntza, San Sebastián, 1927.

Echavarría, J., Regla de los mareantes del gremio de Castro Urdiales del año 1548, Fray Verás, nº 28/38, 1892.

Echavarría, J., Los marineros castreños en las pesquerías de Irlanda, Fray Verás, nº 42, 29 de mayo de 1892.

Echavarría, J., Los castreños en la Armada Invencible, Fray Verás, nº 40/50, 1892.

Echavarría, J., Corsarios castreños, Fray Verás, nº 53, 1892.

Echavarría, J., Castro y Vizcaya, Fray Verás, nº 62/66, 1892.

Echavarría, J., Los marineros castreños, pescadores de ballenas, Fray Verás, 8 de mayo de 1892.

Echavarría, J., Recuerdos históricos castreños, Bilbao 1973 (reed.)

Echevarría Alonso, M^a. J., La actividad comercial del puerto de Santander en el siglo XVII, Santander, 1995.

Eiroa del Río, F., Historia y desarrollo de la pesca de arrastre en Galicia: siglos XVIII al XX, La Coruña, 1997.

Elorza, M^a. Y., Las relaciones de Bilbao y sus pueblos ribereños en los siglos XVI y XVII, tesis de licenciatura inédita, Deusto, 1974.

Enriquez Fernández, J., Colección documental del Archivo de la Cofradía de Pescadores de la Villa de Lequeitio (1325-1520), San Sebastián, 1991.

Enriquez, J., Hidalgo de Cisneros, C., Lorente, A. Y Martínez, A., Fuentes documentales medievales del País Vasco. Colección documental del Archivo de la Cofradía de Pescadores de la villa de Lequeitio (1325-1520), San Sebastián, 1991.

Enriquez, J., Hidalgo de Cisneros, C., Lorente, A. Y Martínez, A., Colección documental del Archivo Municipal de Orduña (1271-1510), San Sebastián, 1994.

Enriquez, J., Hidalgo de Cisneros, C., Lorente, A. Y Martínez, A., Fuentes documentales medievales del País Vasco. Libro de acuerdos y decretos municipales de la villa de Bilbao (1509-1515), San Sebastián, 1995.

Enriquez, J. Y Sesmero, E., Informes de Cristobal de Barros y Esteban de Garibay sobre la construcción naval en la cornisa cantábrica (1569), Revista de Estudios Marítimos del País Vasco, n^o. 3, 2001.

Erkoreka, A., La colonización de las islas e islotes del litoral vasco: atalayeros, militares y ermitas, Zainak, n^o. 15, Cuadernos de Antropología-Etnografía, Comunidades pesqueras, 1997.

Erkoreka, J.I., Aproximación histórica al estudio de las relaciones interinstitucionales entre las cofradías de mareantes y los municipios costeros vascos, Bermeo, n^o. 8, 1990-91.

Erkoreka, J.I., Análisis histórico-institucional de las cofradías de mareantes del País Vasco, Vitoria, 1991.

Erkoreka, J.I., Estudio histórico de la Cofradía de mareantes de Portugalete; orígenes, organización y funciones, Bilbao, 1993.

Erkoreka, J.I., Las compañías de pesca del litoral vasco durante el Antiguo Régimen, Revista de Estudios Marítimos del País Vasco, nº. 3, 2001.

Erkoreka; J.I. y Salmerón, G., Itsas arrantza, San Sebastián, 1998.

Escudero, L.J., La industria transformadora de la pesca. Implantación, desarrollo y afianzamiento del sector en el País Vasco: 1841 - 1905, Revista de Estudios Marítimos del País Vasco, nº. 3, 2000.

Esteban Guereca, L. A., Tradiciones de arrantzales, Bilbao, 1981.

Fernández, J. M., La jurisdicción eclesiástica de Castro Urdiales en los siglos XI y XII. Jurisdicción de la abadesa de las Huelgas”, Altamira, 1, 2 y 3, 1964.

Fernández Casanova, M.C., Historia da pesca en Galicia, Santiago de Compostela, 1991.

Fernández Etxeberria, M., Día con los trabajadores del mar, Vida Vasca, nº. 16, Vitoria, 1939.

Fernández Fonseca, M^a. J. Y Prado, A.I., Roles femeninos en la Bizkaia del siglo XIX: aproximación a la situación de la mujer en el mundo laboral en ámbitos pesqueros urbanos, Revista de Estudios Marítimos del País Vasco, nº. 3, 2001.

Fernández, E., Orozco, M.E. y Fernández, C.M., Algunos aspectos sobre la pesca tradicional en las costas de la Ajarquía (Costa del Sol oriental de Málaga), Revista de Dialectología y Tradiciones populares, Tomo XLVI, 1991.

Ferrer i Mallol, M.T., Transportistas y corsarios vascos en el Mediterráneo medieval. Las aventuras orientales de Pedro de Larraondo (1406-1409)”, Revista de Estudios Marítimos del País Vasco, 2, 1998.

FotoNatur, Castro Urdiales, caminos por descubrir, Castro Urdiales, 1999.

Fundación Santillana, Cantabria y la mar en la historia, Madrid, 1986.

Fundación Santillana, Valles y comarcas de Cantabria, Zona oriental, Madrid, 1992.

Galende Díaz, J.C., Vocabulario de términos marinos en la Edad Moderna, Revista de Histori Naval, nº 65, 1999.

Galván Rivero, M.C., Historia del Archivo Municipal de Castro Urdiales, II Jornadas de Archivos municipales de Cantabria, Santander, 1999.

Galván Rivero, M.C., Felipe II prohíbe a la Cofradía de San Andrés hacer repartimientos de sus ingresos entre los cofrades sin tener licencia real (transcripción y localización), San Andrés 1999.

- Garay Salazar, J., VII centenario de la Hermandad de las marismas, Santander, 1996.
- Garay Salazar, J., Santa Ana no se tira. Historia de un Peñón, Santander, 1997.
- Garay Salazar, J., Cerdigo. Historias y costumbres, Santander, 1999.
- Garay Salazar, J., Ballena, Bilbao, 2001.
- Garay, P., Olas de la Mar, Iustración de Castro, años 1989-1991.
- García de Cortazar, J. A. y Díez Herrera, C., La formación de la sociedad hispano-cristiana del Cantábrico al Ebro en los siglos VIII al XI. Planteamiento de una hipótesis y análisis del caso de Liébana, Asturias de Santillana y Trasmiera, Santander, 1982.
- García de Cortazar, J.A., Blanco Campos, E. y Álvarez Llopis, E., Libro del Concejo (1494-1522) y documentos medievales del Archivo Municipal de Castro Urdiales, Santander, 1996.
- García Fernández, E., Las cofradías de oficios en el País Vasco durante la Edad Media (1350-1550), Stud. Hist., 11ª mediev, 15, 1997, pp. 11-40.
- García Moreno, L.A., Las navegaciones romanas por el Atlántico Norte: imperialismo y geografía fantástica, Guerra, exploraciones y navegación: del Mundo Antiguo a la Edad Media, La Coruña, 1995.
- Garmendia Larrañaga, J., Gremios, oficios y cofradías en el País Vasco, Oyarzun, 1979.
- Garmendia Larrañaga, J. y Peña Santiago, L.P., El mar de los Vascos II: leyendas, tradiciones y vida, San Sebastián, 1982.
- Gervasio, G. Y Eguaras, E., Colección de documentos para la historia de la provincia de Santander, Santander, 1865/67.
- Giráldez, J., Crecimiento y transformación del sector pesquero gallego (1880-1936), Madrid, 1996.
- Gómez Pellón, E., Transformación económica y cambio social en una villa litoral de Cantabria: Auge y crisis de la industria conservera de Santoña, Santoña: de los escabeches a los salazones. La transformación de una villa litoral de Cantabria, Santander, 2000.
- Gómez Rodrigo, C., Diez meses en la historia de Castro Urdiales, Altamira, tomo XL, 1976/77.
- González Cuadra, F., "Castro desde sus orígenes" (conferencia impartida el 30 de enero de 1998), La Ilustración de Castro, enero, febrero y marzo de 1999.
- González Echegaray, C., Escudos de Cantabria, Madrid, 1999.

- González Echegaray, J., Demografía de la villa de Laredo en los siglos XVI y XVII, Publicaciones del Instituto de Etnografía y Folklore "Hoyos Sainz", vol. VIII, 1976.
- González Echegaray, R., La marina Cántabra, III, Desde el vapor, Santander, 1968.
- González Echegaray, R., Balleneros cántabros, Santander, 1978.
- González, A. e Ibarra, J., Rapaces nidificantes en Castro urdiales y los valles de Guriezo y Liendo, Salamanca, 1997.
- González Laxe, F., La economía del sector pesquero, Madrid, 1988.
- González Urruela, E., De los tajos a los embarcaderos. La construcción de los espacios de la minería del hierro en Vizcaya y Cantabria (1860-1914), Barcelona, 2001.
- Goyhenetche, M., La pêche maritime en Labourd: survol historique, Revista de Estudios Marítimos del País Vasco, nº. 3, 2001.
- Gracia, J.A., La crisis de la pesca vizcaína en el final del Antiguo Régimen, Anuario "Juan de la Cosa", vol. III, 1979-1980.
- Gracia, J.A., Las levas de marinería y la cofradía de pescadores de Bermeo en el siglo XVIII, Historia de la economía marítima del país Vasco, San Sebastián, 1983.
- Gracia, J.A., La evolución de las actividades pesqueras y la cofradía Marítima, Lekeitio, Bilbao, 1992.
- Grande, M., Artes de pesca en el País Vasco, La Gran Enciclopedia Vasca, T. III, Bilbao, 1968.
- Grupo Espeleológico la Lastrilla, Asociación de Amigos del patrimonio Histórico-Cultural Castreño, Informe preliminar sobre la conducción de aguas de "El Chorrillo", Castro Urdiales, 1995.
- Guiard y Larrauri T., Historia del Consulado y Casa de Contratación de Bilbao y del comercio de la Vila, Bilbao, 1912/14.
- Guiard y Larrauri, T., La industria naval vizcaína, Bilbao, 1917.
- Hernández, M., aproximación al lenguaje marinero en Castro-Urdiales, Anuario Juan de la Cosa, Vol. II, 1978.
- Hernández Gallejones, R., Aproximación a la Historia de Portugalete (1400-1900), Bilbao, 1991.
- Hernando, M., Aproximación al lenguaje marinero en Castro Urdiales, Santander, 1978.

Hidalgo de Cisneros, C., Largacha, E., Lorente, A. Y Martínez, A., Fuentes documentales medievales del país Vasco. Libro de decretos y actas de Portugaleta (1480-1516), San Sebastián, 1988.

Homobono, J.I., Comensalidad y fiestas de ámbito arrantzale (II): Santa Catalina en Mundaka, San Andrés en Castro Urdiales y otras, Bermeo , nº 9, 1992-93, pp. 117-180.

Homobono, J.I.(dir.), Conservas de pescado y litografía en el litoral Cantábrico, Bilbao, 1993.

Huxley, S., Los balleneros vascos en Canadá entre Cartier y Champlain, Boletín de la Real Sociedad Bascongada de los Amigos del País, año XXXV.

Huxley, S., Algunos establecimientos vascos en Labrador/siglo XVI, Desde el Golfo de Vizcaya hasta la Gran Bahía, El Campo , 1987.

Ibañez Y, y Llombart, J., La formación de pilotos en la Escuela de Náutica de Bilbao, siglos XVIII y XIX, Revista de Estudios Marítimos del País Vasco, nº. 3, 2001.

Igelmo, A., Inventario de artes de pesca en Euskadi, Vitoria, 1984.

Iglesias Gil, J.M. y Muñiz Castro, J.A., Las comunicaciones en la Cantabria romana, Santander, 1992.

Iglesias, J.M. y Ruíz, A. (Directores), Flaviobriga. Castro Urdiales, Bilbao ,1995.

Ilustración de Castro, Castro Urdiales.

Imaz, J.M., La industria pesquera en Guipúzcoa al final del siglo XVI, San Sebastián, 1944.

Isasti, L. M., Compendio historial de la M. N. Y M. L. Provincia de Guipúzcoa, en Gran Enciclopedia Vasca, 1972.

Kurlansky, M., El bacalao: biografía del pez que cambió el mundo, Barcelona, 1999.

Labayen F.M., Pesca como medio de vida y su derivación deportiva, las regatas de traineras y trainerillas, Vida Vasca, nº. 32, Vitoria, 1955.

Laburu, M., El bote ballenero de Bermeo del siglo XIII (notas previas a la reconstrucción de un prototipo del bote ballenero similar al que aparece en el sello de Bermeo del año 1297), Bermeo, nº 3, 1983, pp. 319-331.

Laburu, M., La Escuela de pesca de San Sebastián(primera creada en España), Vitoria, 1992.

Lacha Otañes, M. A. y Del Campo Gutierrez, J. L., Un Manuscrito del siglo XVII, referente a la antigua villa de Castro Urdiales, Altamira, Revista de Estudios Montañes, vol. II, Santander 1974.

Ladero Quesada, M.A., Las almadrabas de Andalucía (siglos XIII-XVI), Boletín de la Real Academia de la Historia, tomo CXC, septiembre-diciembre, 1993.

Landeta Bilbao, J., Aportación al estudio de la pesca del bacalao en el área del Atlántico Norte (Tesis doctoral), Cádiz, 1996.

Lanza, R., La población y el crecimiento económico de Cantabria en el Antiguo Régimen, Madrid, 1991.

Lastra, J. y Palacio, D., Coplas de Castro, Madrid 1995.

Lazúrtegui, J., El comercio, la industria y la navegación en el País Vasco (reed.), Bilbao, 1980.

Leizaola, J.M., La marina civil vasca en los siglos XIII, XIV y XV, San Sebastián, 1984-1988.

Le Play, F., Campesinos y Pescadores del norte de España, Madrid, 1990.

López Capont, F., El desarrollo industrial pesquero en el siglo XVIII: los salazoneros catalanes llegan a Galicia, La Coruña, 1998.

López Linge, J. Y Arbex, J.C., Pesquerías tradicionales y conflictos ecológicos, Madrid, 1991.

López Losa, E., Derechos de pesca, privilegio y cofradías de mareantes, una aproximación histórico-institucional a la gestión de los recursos pesqueros en el país Vasco (XIV-XIX), VIII Simposio de Historia Económica, Barcelona, 1996.

López Losa, E., La propiedad en la mar: acceso a los recursos y territorios de pesca: las cofradías de mareantes de la costa vasca (XIV- finales del siglo XIX/principios del XX), Zainak, nº 15, 1997.

López Losa, E., Escabeche, salazón y conserva. Una primera aproximación a la transformación del pescado en el país Vasco (1795-1975), Las conservas de pescado en el país Vasco, industria y patrimonio, San Sebastián, 1997.

López Losa, E., Institutions, Technical Change and the Development of the Spanish Fishing Industry (1858-1936), Rapport Fran Ekonomisk-Historiska Institutionen vid Göteborgs Universitet, 13, Göteborg, 1999.

López Losa, E., Technicl Change in The Basque Fisheries: The Diffusion of Steam Trawling, 1878-1936, Technological Change in the North Atlantic Fisheries, Studia Atlantica, 3, 1999.

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

López Losa, E., La Pesca en el País Vasco. Una visión a largo plazo (siglos XIX y XX), Revista Estudios Marítimos del País Vasco, n.º. 3, 2000.

López Vaqué, A., Del léxico castreño de ayer y de hoy, Santander, 1999.

Macías, O., Los ferrocarriles y el sector pesquero en el país Vasco (1845 - 1955), Revista de Estudios Marítimos del País Vasco, n.º. 3, 2001.

Macintyre, D.G.F.W., La aventura de la vela: (1520-1914), Barcelona ,1971.

Maiso González, J., La difícil modernización de Cantabria en el siglo XVIII: D. Juan F. De Isla y Alvear, Santander, 1990.

Maiz Alkorta, J. A., El sector pesquero vizcaíno 1800-1960. Análisis de la interacción de los elementos ambiental, extractivo y comercial en la pesquería, Vitoria, 1993.

Martín Bermejo, Y., Tecnología, cambio cultural y ordenación pesquera: extrapolando el caso de Orío, Revista de Estudios Marítimos del País Vasco, n.º. 3, 2001.

Martín-Meras, L., Catálogo de la cartografía histórica del Museo Naval, Madrid, 1990.

Martínez Guitan, L., Naves y flotas de las Cuatro Villa de la Costa, Santander, 1942.

Martínez Vara, T. (i. h.), Estado de las fábricas, comercio, industria y agricultura en las Montañas de Santander (S. XVIII), Santander, 1979.

Maruri Gregorisch, J.L., Notas sobre l arquitectura naval eb los buques de vela del mar Cantábrico-Santander, 1760 a 1875, Anuario del Instituto de Estudios marítimos Juan de la Cosa, Vol. II.

Merino, J.J.B., Apuntes para la Historia de Guecho, Bilbao, 1970.

Merino, J.M., La Pesca desde la Prehistoria hasta nuestros días, Vitoria, 1991.

Merino, J.M., La mujer en el ámbito pesquero donostiarra, Revista de Estudios Marítimos del País Vasco, n.º. 3, 2001.

Miñano, S., Diccionario Geográfico-Estadístico de España y Portugal, Madrid, 1826.

Mogro, J. J., Laredo - Santoña. "Sus Pleitos", Santander ,2001.

Molinero Arroyabe, J.T., Carta arqueológica de Castro-Urdiales. Paleolítico-Edad de Hierro, Castro Urdiales, 2001.

- MOPU, Guía de las costas de España, Reista de obras Públicas y Urbanismo, nº 367, Madrid, 1990.
- Motos, L. Y Urrutia A., La anchoa del Golfo de Vizcaya, Sustrai, nº 21, 1989.
- Motos Izeta, L., Situación de las pesquerías de Bacalao explotadas por la flota vasca, Sustrai, nº 34, 1994.
- Mugarregui, J.J., Cómo se reclutaba el siglo XVI, en nuestras costas, una tripulación para la pesca del bacalao en Terra-Nova, G.G.P.V., Marquina, 1928.
- Murguía Mendizábal, D., ¿Castro Urdiales vasco?: pros y contras para su reintegración a Vizcaya, Castro Urdiales, 1978.
- Murguía Mendizábal, D., El libro de Castro, Castro Urdiales, 1996 y 97.
- Murguía Mendizábal, D. y Garay Salazar, J., Castro-Vizcaya (Relaciones históricas), Castro Urdiales, 1997.
- Murugarren, M., Estudio de las Comunidades pesqueras y documentación parroquial, Zainak, nº. 15, Cuadernos de Antropología-Etnografía, Comunidades pesqueras, 1997.
- Obregón Goyarrola, F., Breve Historia de Cantabria, Santander, 2000.
- Odriozola Oyarbide, L., La construcción naval en Gipuzkoa, siglo XVIII, San Sebastián, 1997.
- Ocharan, E., Reintegración de Castro Urdiales a Vizcaya, Bilbao, 1925.
- Ocharan Mazas, L., En Casa de la Villa, Castro Urdiales, 1917.
- Ocharan Mazas, L., Ángela, Barcelona, 1918.
- Ocharan Mazas, L., Marichu, Barcelona, 1918.
- Ochoa de Zabalegui Iriarte, T., Estudio histórico del puerto de Armintza, Vitoria, 1998.
- Odieres, Y., Eladio Laredo. El Historicismo nacionalista en la Arquitectura, Bilbao, 1992.
- Odriozola Oyarbide, L., La construcción naval en Gipuzkoa, siglo XVIII, San Sebastián, 1997.
- Ojeda San Miguel, R., Las actividades no agrarias en Cantabria a mediados del siglo XIX: análisis a través del diccionario de Pascual Madoz, Altamira, Revista del Centro de Estudios Montañeses, tomo XLIX, Santander, 1990-91.

- Ojeda San Miguel, R., Haro: el antiguo esplendor artesanal y comercial, López de Gámiz, XXVII, Miranda de Ebro, diciembre de 1993.
- Ojeda San Miguel, R., Aproximación a la evolución de las capturas pesqueras de la Cantabria Oriental: el caso de Castro Urdiales, VII Congreso/Asociación de Histori Económica, Zaragoza, septiembre de 2001.
- Ojeda San Miguel, R., El Puerto de Castro Urdiales. Recursos técnicos, Transporte y Comercio (1163 – 1850), Castro Urdiales, 2001.
- Oliveri Gómez, E., Industria conservera y desarrollo urbano en Santoña, Santoña: de los escabeches a los salazones. La transformación de una villa litoral de Cantabria, Santander, 2000.
- Ortega Valcarcel, J., Gentes de mar en Cantabria, Santander, 1996.
- Ortiz de la Torre, E., La Montaña Artística, Arquitectura religiosa, Madrid, 1926.
- Ortiz Real, J. Y Brígido Gabiola, B., Historia de Laredo, Santander, 2000.
- Palacio Atard, V., Vascos, la pesca del bacalao y la navegación a Terranova en el siglo XVIII, Real Sociedad Bascongada de los Amigos del País, 1995.
- Palacio Ramos, R., Dársenas y machinas: infraestructuras y actividad pesquera en Santoña (1830-1910), Santoña: de los escabeches a los salazones. La transformación de una villa del litoral de Cantabria, Santander, 2000.
- Pardo San Gil, J., La Marina de Guerra Auxiliar de Euzkadi (1936-39), San Sebastián, 1998.
- Pecharromán, F., La sociedad cántabra de fines del antiguo régimen: el Valle de Guriezo (1752-1883), Santander, 1985.
- Pecharromán, F., Datos para el estudio del gobierno local en la zona de Castro Urdiales durante la primera mitad del siglo XVII, Población y Sociedad en la España Cantábrica durante el siglo XVII, Santander, 1985.
- Peña San Andrés de la Casa de Cantabria en Madrid, Repertorio de publicaciones periódicas de Castro Urdiales 81872-1997), Madrid, 1997.
- Pérez Bustamante, R., Historia de la villa de Castro Urdiales, Santander, 1980.
- Pérez Carreño, J., Cartilla marítima, Madrid, 1904.
- Pérez Sosota, E., Pesca del bacalao: una sucinta historia de la pesca del bacalao, Etor, T. VII, San Sebastián, 1989.

- Pérez Valle, J.J., El Noble Gremio de mar de la villa y puerto de Ribadesella, Boletín del Real Instituto de Estudios asturianos, nº 148, 1996.
- Pfeiffer, G., Atlas de los principales puertos de España, Madrid, 1872.
- Prada Iturbe, L., La construcción naval en Castro, La Ilustración de Castro, Castro Urdiales, 1985.
- Prada Iturbe, L., Las atarazanas en la plaza de Castro y en la Barrera, La Ilustración de Castro, Castro Urdiales, enero de 1999, p. 11.
- Proel, Castro Urdiales.
- Puente Rico, E., La pesca artesanal en aguas costeras vascas, Vitoria, 1993.
- Punzano, V., Los gobernadores de armas de Castro Urdiales, 1812-1813, Santander, 1982.
- Rebollo Puig, M., Naturaleza y régimen jurídico de las cofradías de pescadores, Córdoba, 1996.
- Richter Sanjines, J.A., Mariano Renovales, 1774-1819, efemérides gloriosas y crueles, Bilbao, 1990.
- Rivera Medina, A. M., El Astillero Real de Zorroza y la Carrera de Indias, Comerciantes, mineros y nautas. Los vascos en la economía americana, Vitoria, 1996.
- Rivera Medina, A.M., Estudio histórico del puerto de Bermeo, Vitoria, 1997.
- Rivera Medina, A.M., Paisaje naval y agentes sociales en Vizcaya: desde el medioevo a la modernidad, Revista de Estudios Marítimos del País Vasco, nº 2, 1998.
- River Medina, A.M., Marco jurídico y actividad pesquera en Vizcaya (siglos XV al XVIII), Revista de Estudios Marítimos del País Vasco, nº. 3, 2001.
- Rodríguez Fernández, A., La Pesca en Laredo durante el siglo XVII, Anuario del Instituto de Estudios marítimos Juan de la Cosa, vol. VI, 1986.
- Rodríguez Fernández, A., Alcaldes y Regidores. Administración territorial y Gobierno municipal en Cantabria durante la Edad Moderna, Santander, 1986.
- Rodríguez Fernández, A., La financiación del comercio en Laredo durante el siglo XVII, Altamira, Tomo XLVI, Santander, 1986 – 1987.
- Rodríguez Fernández, A., Laredo y el comercio del hierro en el siglo XVII, Altamira, Tomo XLIX, Santander, 1990-91.

Rodríguez Fernández, A., El Comercio de paños y lienzos en Santander en el siglo XVII, Altamira, Tomo L, Santander, 1992 – 1993.

Rodríguez Fernández, A., El abasto y comercio de vinos en la villa de Santander en el siglo XVI, Altamira, Tomo LI, Santander, 1994 – 1995.

Rodríguez Gutiérrez, B., La visión de Cantabria en una revista romántica: Semanario Pintoresco Español (1836 – 1857), Altamira, Tomo LIV, Santander, 1998.

Rodríguez Santamaría, B., Diccionario de artes de pesca de España y sus posesiones, Madrid, 1923.

Rosique, J. Y Reabato, E., La adaptabilidad humana en las comunidades pesqueras, Zainak, nº. 15, Cuadernos de Antropología-Etnografía, Comunidades pesqueras, 1997.

Rubio-Ardanaz, J.A., La práctica de la pesca de artes menores en Santurtzi: una introducción a la antropología marítima, Zainak, nº. 15, Cuadernos de Antropología-Etnografía, Comunidades pesqueras, 1997.

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

Rubio-Ardanaz, J.A., “La pesca: una realidad y una problemática vigentes, objeto de estudio para la antropología social”, Revista de Estudios Marítimos del País Vasco, nº. 3, 2001.

Rubio-Ardanaz, J.A., Diferentes etapas en la configuración de la práctica pesquera en Orio (Gipuzkoa). Ramón Solabarrieta, Revista de Estudios Marítimos del País Vasco, nº. 3, 2001.

Ruiz Bedia, M.L., La minería del hierro en la Cantabria oriental. Una aproximación a través de la Cía. Minera de Setartes. 1875-1910, (trabajo mecanografiado) Universidad de Cantabria, Santander, 1996.

Ruiz de la Peña Solar, J.I., El desarrollo urbano y mercantil de las villas cántabras en los siglos XII y XIII, El Fuero de Santander y su época, Actas del Congreso de su VIII Centenario, Santander, 1989.

Saint-Léger, A., Patrón de pesca en San Sebastián según los datos en la casa de 1856, Euskal erria, T. 22-23, 1890.

Saiz, J.L., Conjunto Monumental de Santa María. Castro - Urdiales, Santander, 1972.

Salas, J., Historia de la matrícula del mar, Madrid, 1896.

Sánchez Fernández, J.O., Ecología y estrategias sociales de los pescadores de Cudillero, Cudillero, 1992.

- Sánchez-Llamosas, J.P., El habla de Castro, Madrid, 1982.
- Sánchez-Llamosas, J.P., Retazos de historias y costumbres del pasado. Castro Urdiales, Madrid, 1999.
- Sanfeliu, L., La Cofradía de San M.martín de hijosdalgo navegantes y mareantes de Laredo: apuntes para su historia, Madrid, 1944.
- San Gil, J.P., La Flota de PYSBE durante la Guerr Civil (1936-1939), Bilduma, 5.
- San Miguel Benedicto, D., Volver a vivir, Santander, 1998.
- San Miguel Benedicto, D., El naufragio del Monte Palomares. Crónica de un valiente. Avelino Campo Lavajos, Santander, 2000.
- San Miguel Pérez, E., Iniciación al estudio de la Cantabria medieval, Santander, 1992.
- Santoyo, J.C., Irlandeses y Vascos, Bilbao, 1979.
- Sañez Reguart, A., Diccionario histórico de los artes de la Pesca Nacional (reed.), Madrid, 1988.
- Saralegui, M.T., Depósito Franco de Bilbao y la industria pesquera especialmente la de salazón, Eusko Ikaskuntza, 1927.
- S. de la Cueva Sanz, M., Artes y aparejos, tecnología pesquera, Madrid, 1990.
- Sesmero Cutanda, E., Aproximación a las relaciones intracomunitarias de los pescadores bermeanos a mediados del siglo XIX, Zainak, nº. 14, Cuadernos de Antropología-Etnografía, Comunidades pesqueras, 1997.
- Sindicato de Almacenistas e importadores de carbón de los puertos de Vizcaya y Castro Urdiales, Reglamento del Sindicato de almacenistas e importadores de carbón de los puertos de Vizcaya y Castro Urdiales, Bilbao, 1940.
- Sociedad Libre de pescadores del Puerto y Villa de Bermeo, Reglamento de la Sociedad Libre de pescadores del Puerto y villa de Bermeo, Bilbao, 1894.
- Solana Sainz, J.M., Flaviobriga, Castro Urdiales, Santander, 1977.
- Tellaèche, J., Naves y medios de propulsión más convenientes en la costa vasca, Eusko Ikaskuntza, 1927.
- Tellechea Idígoras, J.I., Felipe III y Guipúzcoa. Servicios de marinería, la Matrícula de mar, desertores vascos, Boletín de estudios históricos sobre San Sebastián, nº 31, 1997.
- Tellechea Idígoras, J.I., Corsarios guipuzcoanos en Terranova, 1552-1555, San Sebastián, 1999.

- Tofiño de San Miguel, V., Atlas marítimo de España, Madrid, 1789.
- Torné Hierro, M^a. A., El sector pesquero guipuzcoano en el siglo XX: renacimiento, auge y crisis, Tesis doctoral, Deusto, 1998.
- Trueba, A., Dónde fue Flaviobriga, Euskal-Erria, Revista Bascongada, tomo XVII, 1887.
- Turgeon, L., Pêches Basques en Atlantique Nord (XVIIe-XVIIIe siècle. Etude d'économie maritime, Burdeos, 1982.
- Turgeon, L., Pêches basques du Labourd en Atlantique nord (XVI-XVIII siècle): ports, routes et trafiques, Revista de Estudios marítimos del País Vasco, n^o. 3, 2001.
- Ugartechea Salinas, J.M., De la pesca tradicional en Lekeitio. Siglo XVIII, Anuario de Esuko-Folklore, tomo XIX, 1962.
- Urdangarin, C., Izaga, J.M. y Lizarralde, K., "Pescadores de bacalao", Oficios Tradicionales IV, San Sebastián, 2000.
- Uriarte y Musizu, A., Ordenanzas de la M.N. villa de Bermeo, aprobadas por el Rey Fernando VI en 1754, Bermeo, n^o 1, 1981, pp. 93-13.
- Urkidi, J. y Apraiz, J., La construcción naval en Bermeo, Bermeo, n^o. 1, 1981.
- Urkidi, J., Calas de los pescadores de Bermeo, Bermeo, n^o 3, 1983, pp. 369-95.
- Urquiza, E., La partida de bautismo de Don José Nrciso de Urquiza y Alzaga 1762. La villa de Castro Urdiales, Buenos Aires, 1966.
- Vaquerizo Gil, M., Las alcabalas de Laredo en el siglo XVI, XL Aniversario Centro de Estudios Montañeses, T. Y, Santander, 1976.
- Varios, Historia de la economía marítima del País Vasco, San Sebastián, 1983.
- Varios, Transporte y navegación en la Guipúzcoa del siglo XVI: su capital importancia como factor económico creador de riqueza interior, Mundaiz, n^o 42, 1991.
- Varios, Análisis paleográfico y diplomático de la carta de afletamiento (1550-1611), Mundaiz, n^o 44, 1992.
- Varios, Lekeitio, Bilbao, 1992.
- Varios, La cuenca minera vizcaína. Trabajo, patrimonio y cultura popular, Bilbao, 1994.
- Varios, Rompeolas, Castro Urdiales, 1995.

- Varios, El País Vasco y el mar a través de la historia, San Sebastián, 1995.
- Varios, Simposio de Historia de las Técnicas. La construcción naval y la navegación (Cantabria 26, 27 y 28 de octubre de 1995), Santander, 1996.
- Varios, Estado de la cuestión de los estudios marítimos en el País Vasco, Revista de Estudios marítimos del País Vasco, nº 1, San Sebastián, 1996.
- Varios, VII Centenario Hermandad de las Marismas, Castro Urdiales, 1996.
- Varios, Puertos de Cantabria. Cofradías y faros, Santander, 1998.
- Varios, Pasaia. Memoria histórica y perspectivas de futuro, San Sebastián, 1999.
- Varios, Las embarcaciones tradicionales ante el nuevo milenio, San Sebastián, 2000.
- Veiga de Oliveira, E. , Galhano, F. y Pereira, B., Actividades Agro-marítimas en Portugal, Lisboa, 1990.
- Vela y Aulesa, C., Naves y marinos vascos en Barcelona a partir de los registros de cosas vedadas (1438-1449), Revista de Estudios Marítimos del País Vasco, nº. 3, 2001.
- Yoldi, P., La pesca del bacalao: oro seco en Terranova, Bilbao, 1986.
- Zabala, A., Aproximación a una tipología del cabotaje cantábrico en la primera mitad del siglo XVIII, Santander, 1978.
- Zabala, A., La evolución de la marinería en el norte durante el siglo XVIII, Bermeo, nº 1, 1981, pp. 203-218.
- Zabala, A., La actividad comercial vizcaína a través del puerto de Bilbao a principios del siglo XVIII, Historia de la economía marítima del País Vasco, San Sebastián 1983.
- Zabala, A., El tráfico de Bilbao y Pasajes en el siglo XVII, Población y Sociedad en la España Cantábrica durante el siglo XVII, Santander, 1985.
- Zabala, A., Devoción religiosa de los marinos bizkainos al final del Antiguo Régimen a través del nombre de los navíos, Bermeo, nº 9, 1992-93, pp. 85-116.
- Zabala, A., El marco de la construcción naval vizcaína del siglo XVIII al XXI, Revista de Estudios Marítimos del País Vasco, nº.2, 1998.
- Zabala, P., Fiscalidad y sociedad en la cornisa Cantábrica durante el reinado de Felipe II, De peñas al mar. Sociedad e instituciones en la Cantabria Moderna, Santander, 1999.

