

Embarcaciones de pesca en Castro Urdiales: de las chalupas y pinazas a las lanchas y traineras (1550-1890)

(Fishing vessels in Castro Urdiales: from launches and rowing boats to motorboats and *traineras* (1550-1890))

Ojeda San Miguel, Ramón
UPV/EHU. Fac. de Filología y Geografía e Historia.
Dpto. de Historia e Instituciones económicas. Pº de la
Universidad, 5. 01006 Vitoria/Gasteiz

BIBLID [1137-439X (2003), 25; 455-482]

Recep.: 30.05.03
Acep.: 28.10.03

Comunicación, inscrita dentro de un proyecto más amplio de investigación sobre el sector pesquero tradicional de Castro Urdiales, en la que se hace un seguimiento bajo parámetros históricos de las embarcaciones dedicadas a la pesca desde el siglo XVI a finales del XIX.

Palabras Clave: Historia marítima. Historia naval. Barcos de pesca. Construcción naval Pesca tradicional.

Castro Urdialesko arrantza sektore tradizionalari buruzko ikerketa proiektu zabalago baten barnean kokatzen da komunikazio hau. Bertan, XVI. mendetik XIX.aren amaiera artean arrantzari ekiten zioten ontzien jarraipena egiten da parametro historikoen ikuspegitik.

Giltza-Hitzak: Itsas historia. Ontzigintzaren historia. Arrantza ontziak. Ontzigintza. Arrantza tradizionala.

Communication, inscrite au sein d'un projet plus vaste de recherche sur le secteur de la pêche traditionnelle de Castro Urdiales, dans laquelle on fait un suivi sous des paramètres historiques des embarcations consacrées à la pêche depuis le XVIème siècle jusqu'à la fin du XIXème.

Mots Clés: Histoire maritime. Histoire navale. Bateaux de pêche. Construction navale. Pêche traditionnelle.

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 solamente se nombra 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 costero, 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

1. BARKHAM (98), p. 201.

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 excasísimas, 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 le 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 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.

2. ARBEX (83).

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 llagarán 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.

3. *Ibidem*.

2.1. Chalupas

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 tipo 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

4. BARKHAM (98).

5. *Ibíd.*

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”.

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 nuestros 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 puerto⁹, estas embarcaciones balleneras debían tener algunas características técnicas algo diferentes¹⁰.

Así pues, creemos con Laburu, y sobre todo porque en Castro Urdiales hemos visto muchas escrituras en las que minuciosamente se expresaba que los 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 proel-arponero pudiera moverse con libertad.

6. *Ibidem*.

7. RODRÍGUEZ FERNÁNDEZ (86/87), p. 89.

8. *Ibidem*.

9. Castro Urdiales fue, aproximadamente entre los años 1550 y 1710, una importante estación ballenera para muchos capitanes y barcos guipuzcoanos.

10. LABURU (83).

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 *pinazuela*, de tamaño bastante reducido, quizá algo mayor que las chalupas, pero 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 pinazas 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. BARKHAM, 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 maestro, 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.

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

13. ECHAVARRÍA (1892).

14. *Ibidem*, ordenanza nº 28.

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

...

autorizado sobrepasar el Canto de Santa Ana hasta que no diesen las 5 ó 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 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.

...

bajar al puerto obedeciendo las consignas de los patrones. 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 Zacarías 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 orjinarario de la de Balmaseda del Señorío de Vizcaya, de oficio músico tamboritero, y dijeron: Que con el motibo 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 deverá concurrir a la plaza todos y cada uno de ellos desde que se concluan 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 deverá tocar la Alborada a todos y cada uno de los Señores Justicia y Rejimiento, no pudiendose ausentar en alguno de dichos días festivos sin expresa Licenzia 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.

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.

(...) 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 ó 35 unidades. Fueron embarcaciones que sobre todo se usaron en la pesca de altura de Irlanda, pero a veces asimismo en faenas más costeras.

17. OCHARAN (18), pp. 54, 55 y 58.

18. *Ibidem*, p. 346.

19. OJEDA SAN MIGUEL, *ob. cit.*

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.

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 patache²⁰. 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: pinazas, 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 pinazas 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. Está 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 las 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 finales del siglo XIX, a una uniformidad en las embarcaciones utilizadas, en los aparejos y en los usos de la pesca”²¹.

20. BARKHAM, ob. cit.

21. AGUIRRE (94), p. 5.

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"²². 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 eslorra, manteniendo un pequeño trinquete a proa. Mientras, sus hermanos europeos, optan por situar el palo mayor desplazado hacia proa e instalan sobre el mismo carel de popa una pequeña mesana con 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"²³.

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 panzudas²⁴. 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 malas 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

22. ARBEX, ob. cit.

23. *Ibíd.*

24. *Ibíd.*

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.

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 acostumbra con el nombre de *Boniteras*”²⁵.

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 nudos²⁶. 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...”²⁷. “La tripulación de la segunda acababa de arriar la mayor, y se disponía a hacer lo mismo con el

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

26. 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 egercitarse 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.

27. OCHARAN, ob. cit., p. 58.

tallaviento...”²⁸. 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”²⁹.

Las lanchas mayores, evidenciando su nombre, eran las embarcaciones pesqueras de mayor tamaño³⁰. Por eso se dedicaban fundamentalmente a las dos pesquerías más difíciles, tanto por la 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...”³¹.

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:

28. *Ibíd.*, p. 62.

29. *Ibíd.*, p. 55.

30. 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 escuadrilla 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: “*digieron que a consecuencia de haverse mandado por Real Orden que todos los que hubiesen sufrido haberías 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 ochocientos y uno, ante mí 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.

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

“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...”³².

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...”³³.

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”³⁴. 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”³⁵.

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 Predisente 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”³⁶.

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

33. *Ibíd.*, 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.

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

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

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

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 señala en *Marichu* Ocharan 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...”³⁷.

Sobre el bote se puede leer en la misma obra:

“Arboleaba cuando Tío Roque, de pie den su 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, asió 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”³⁸.

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

37. OCHARAN, ob. cit., p. 237.

38. Ibídem, pp. 718 y 719.

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, chicharros 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, traína, 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 pesca³⁹. 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 diseñado para correr bajo el impulso de 12 ó 14 remos largos y delgados. Era un embarcación muy reducida que tenía que cargar, sin embargo, con 15 ó 16 hombres, además de los artes de pesca, los pertrechos y las capturas.

39. Véanse los trabajos de Arbex.

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 empujaban 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 sardinerera 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 sardinerera, 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 BOLIN-CHE, 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 peso⁴⁰.

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 *traíña*, 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

40. ARBEX (98).

remo de espaldilla sujeto en un tolete por la banda de babor en la popa, llamado en Castro *palote*⁴¹. Por último, no sería ocioso recordar que estos barcos eran muy rápidos y sumamente adaptados a las expeditivas faenas de pesca de 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 accidentes⁴² cuando las aguas se movían un poco más de la cuenta⁴³. En este sentido, no se puede olvidar las grandes polémicas surgidas desde mediados del 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 mayores⁴⁴.

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

Las cifras que sobre el número de barcos, desgraciadamente no muy abundantes, hemos podido recoger, y que aparecen sistematizadas en el cuadro de la página siguiente, parecen revelar que la flota pesquera castreña se mantuvo prácticamente inalterable, en torno a las 65 ó 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.

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 pinazas y setenta chalupas que tenía para su pesquería”; pero que después “(...) ni al presente avía nueve pinazas ni treinta chalupas...”⁴⁵ 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 pequera.

41. 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.

42. Muy conocido era en Castro el dicho popular “buque sin cubierta, sepultura abierta”.

43. A partir de los años 70 numerosas son las referencias existentes en el Archivo Municipal de Castro Urdiales sobre accidentes de traineras.

44. Esta enorme sensibilidad por los desastres marinos cristalizó en Castro Urdiales en la fundación de la “Sociedad de salvamento de *náufragos*” en el año 1873, Ilustración de Castro, 13 de enero de 1985, p. 5.

45. A.M.C.U., Provisión Real, 4-17.

EVOLUCIÓN Nº BARCOS DE CASTRO URDIALES Y OTROS

PUERTOS VECINOS					
AÑOS	CASTRO	PLENCIA	BERMEO	LEQUEITIO	ONDARROA
1540				44	
1791	63				
1800		30			27
1804					23
1808		46			
1810				42	
1817		58		29	
1819			35		
1820	68				29
1821	68				
1826	62⁴⁶				
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).

46. En 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.

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 Agustín⁴⁷. 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 ciudad de San Sebastián y seguirse del peligro de los corsarios franceses...”⁴⁸ 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”⁴⁹.

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 veintena”⁵⁰. 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 menores⁵¹.

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

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

49. A.M.C.U., Arancel (1724), 33-5.

50. RODRÍGUEZ FERNÁNDEZ, ob. cit., p. 94.

51. A.M.C.U., Relación (1821), 44-16.

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 centenar⁵², pero de ellos solamente 24 eran lanchas mayores⁵³ y el resto traineras⁵⁴ y bateles⁵⁵. Hablamos en términos de revolución basándonos en tres hechos perfectamente 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 remos⁵⁶.

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 botes⁵⁷. ¡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 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.

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

53. Curiosamente OCHARAN (18) en *Marichu* habla de la existencia en el puerto de Castro de unas 30 lanchas.

54. 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.

55. 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.

56. A.M.C.U., An. (1878), 974-s/n (5).

57. GARAY, Ilustración de Castro, julio de 2000.

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 extraña 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 regionles que rijan sobre la pesca”⁵⁸.

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 ferrerías 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 muelles en torno 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, aparte de hacer encargos puntuales a los galafates locales, todo nos hace pensar que los pescadores castreños hasta bien pasado el

58. 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.

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 1849⁵⁹. En primero de marzo de 1852 en los salones municipales se celebraba un juicio verbal en el que un carpintero de ribera 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 Yriberri de esta vecindad (...). Que su principal construyó una lancha mayor de pesca”⁶⁰.

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 fabricado⁶¹.

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...”⁶².

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 construiese 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 haviéndole solicitado el Gregorio su sobrino se la cediese en propiedad a justa tasación, y además la entrega en efectibo de cinco mil reales de vellón para invertir en velas, palos y restantes útiles...”⁶³.

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

59. A.M.C.U., L. J. V., 1365-I.2.

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

61. Ibídem, 16 de noviembre de 1852.

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

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

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...”⁶⁴.

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...”⁶⁵.

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 Carmen⁶⁶. 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 - 1885
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).

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

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

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

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.

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 Castro⁶⁷ durante la segunda mitad del siglo XIX, como muy bien ha puesto de manifiesto L. Prada en una serie de bonitos artículos de prensa⁶⁸. 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 Barrico⁶⁹. Sin embargo, enseguida casi todas las gradas tendieron a instalarse con sus pequeños talleres en la zona de Brazomar⁷⁰.

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 botes⁷¹. 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 habían 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.

67. ORTEGA VALCÁRCEL (96).

68. PRADA (85).

69. A.M.C.U., Padrón (1857), 1890-L.1.

70. PRADA, ob. cit. Y A.M.C.U., exp. Obras, 1256-exp.8.

71. PRADA, ob. cit.

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, el Procurador General, Alcalde del Mar, mayordomos y Maestros de lanchas de este puerto que se nominan (...), todos maestros dueños y patrones 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 nabegar en buques menores, siendo en tal caso consiguiente la dislocación del cuerpo, la destrucción de su crédito, y la ruina de los responsables al pago de las cantidades tomadas a apremio...*”⁷².

FUENTES Y BIBLIOGRAFÍA CITADA

A.M.C.U.: Archivo municipal de Castro Urdiales.

A.H.P.C.: Archivo histórico provincial de Cantabria.

ALBERDI LONBIDE, Xavier; ARAGÓN RUANO, Álvaro. “La construcción naval en el País Vasco durante la Edad Media” En: *Itsas memoria. Revista de estudios marítimos del País Vasco*, nº 2, 1998. Donosita: Untzi Museoa, 1998, pp. 43-67.

ARBEX, Juan Carlos. “La flota de bajura en el siglo XIX”. En: *Bermeo*, nº 3, 1983. bermeo; Ayuntamiento de Bermeo, 1983, pp. 353-367.

— *Arrantzaria: evolución de la construcción artesanal de la pesca y de sus artes en Euskalherria*, 1ª ed. Bilbao: Petronor, 1984, 320 p.

BARKHAM HUXLEY, Michael. “Las pequeñas embarcaciones costeras vascas en el siglo XVI: notas de investigación y documentos de archivo sobre el “galeón”, la “chalupa” y la “pinaza””. En: *Itsas memoria. Revista de estudios marítimos del País Vasco*, nº 2, 1998. Donosita: Untzi Museoa, 1998, pp. 83-113.

ECHAVARRÍA, Javier. “Regla de mareantes del gremio de Castro Urdiales del año 1548”. En: *Fray Verás*, n.ºs 28-38, 1892. Fray Verás: Castro Urdiales, 1892.

— *Recuerdos históricos castreños*. 2ª ed. Bilbao: Ayuntamiento de Castro Urdiales, 1973, 236 p.

Ilustración de Castro Urdiales, semanario de Castro Urdiales.

72. 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.

Ojeda, R.: Embarcaciones de pesca en Castro Urdiales: de las chalupas y pinazas a las lanchas ...

LABURU, Miguel. "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 1927)". En: *Bermeo*, nº 3, 1983. Bermeo; Ayuntamiento de Bermeo, 1983, pp. 319-331.

OCHARAN MAZAS, Luis. *Marichu*, 1ª ed. Barcelona: Ocharan Mazas, 1918; 398 p.

OJEDA SAN MIGUEL, Ramón. *El puerto de Castro Urdiales. Recursos técnicos, transporte y comercio (1163-1850)*, 1ª ed. Castro Urdiales: Ayuntamiento de Castro Urdiales, 2001; 252 p.

ORTEGA VALCARCEL, José. *Gentes de mar en Cantabria*, 1ª ed. Santander: Estudio, 1986; 245 p.

PRADA ITURBE, Luciano. La construcción naval en Castro. En: *Ilustración de Castro* (varios números), 1985. Castro Urdiales: Ilustración de Castro, 1985.

Proel, Semanario de Castro Urdiales.

RODRÍGUEZ FERNÁNDEZ, Antonio. "La Pesca en Laredo durante el siglo XVII". En: *Juan de la Cosa*, vol. VI, 1986. Santander: Anuario del Instituto de estudios marítimos, 1986, pp. 30-120.

ZABALA, Aingeru. "El marco de la construcción naval vizcaína del siglo XVIII al XXI" En: *Itsas memoria. Revista de estudios marítimos del País Vasco*, nº 2, 1998. Donosita: Untzi Museoa, 1998, pp. 112-121.