

**LA MECANIZACIÓN DE LOS BARCOS PESQUEROS:
LANCHAS DE VAPOR EN LA HISTORIA DE SANTOÑA
Y PRIMERAS REFERENCIAS EN CANTABRIA**

Luis Javier ESCUDERO DOMÍNGUEZ

1. Introducción

Este año 2002 Santoña, y sobre todo su mundo pesquero, conmemoran un hecho de gran relevancia en la historia de la villa, quizás el fenómeno más importante en la vida de la industria pesquera. Una novedad que revolucionará el hasta entonces tradicional y obsoleto mundo del pescador, muy apegado a sus costumbres y poco dado a los cambios en su mundo laboral. Este hecho al que me refiero es la llegada del primer vapor pesquero a Santoña.

Así es. El pasado mes de julio, concretamente el día 3, se celebraba el centenario de la entrada del primer vapor en el puerto de Santoña. Una efeméride que creo debe de ser recordada como se merece pues, tras este hecho, la flota y la propia vida de los pescadores sufrirá un drástico giro que le llevará a modernizar, y con ello, a mejorar, tanto los rendimientos económicos como el propio nivel de vida dentro de su principal herramienta de trabajo: la embarcación.

Por este motivo, he creído conveniente hacer un pequeño repaso de la vida, de la evolución, de esta embarcación en la historia del puerto de Santoña, desde su implantación, a principios de siglo, hasta los últimos en aparecer ya en la década de los cuarenta. Para ello me he basado, fundamentalmente, en los libros de la lista 3^a que se conservan en la Capitanía Marítima de Santoña¹, que es sin duda alguna la fuente más fidedigna con la que contamos para ofrecer una idea de la composición de vapores en la flota de la villa, es decir, los que se encontraban registrados en la Capitanía. Pese a ello, puede que algún vapor de los que componían la flota se nos escape, pues era normal la compra de vapores de segunda mano en otros puertos (sobre todo en puertos vascos), a los que no se les cambiaba de asiento, es decir, mantenían la primera foliación pese a ser vendidos a armadores de otras villas. De momento he podido encontrar un par de vapores aunque no sería de extrañar la aparición de más casos, por lo que creo conveniente avisar de esta circunstancia².

Así, con toda la información recogida pretendo documentar los datos de los primeros vapores, sus características, el número, los años de vida, etc. A su vez se insertarán unos pequeños apuntes sobre la aparición de vapores en otros puertos de la Comunidad Autónoma y en la zona cantábrica; en definitiva, mi objetivo es rendir un pequeño homenaje a este tipo de buque, base de la próspera actividad pesquera en la villa y soporte de los futuros prototi-

pos que aparecerán con el desarrollo del siglo, como son los motores de gasolina y el diesel, éste último utilizado en la actualidad en toda la flota pesquera.

2. Embarcaciones tradicionales en la pesca hasta la llegada del vapor: lanchas, traineras, botes y barquías

Históricamente, en los puertos de la cornisa cantábrica, se conoce una división clásica en la tipología de las embarcaciones para la pesca que se mantendrá impertérrita (en cuanto a su condición, no en sus tamaños) en varios siglos. Esta clasificación vendrá marcada por dos aspectos fundamentales e interrelacionados entre sí: su espacio de actuación, las zonas pesqueras donde cada tipo de lancha actuará y el tamaño del buque pesquero. A su vez estos dos factores estarán condicionados por un factor fundamental: las especies a capturar.

De este modo se conocen las lanchas mayores (pesca exterior, lejos de la costa y de mayor tamaño) y lanchas menores (dedicadas a la pesca costera y de menor tamaño).

Dentro de las primeras, se puede encontrar la lancha de altura, también llamada lancha besuguera o bonitera, distintos nombres para un tipo de buque que, sin duda alguna, fue la embarcación reina por antonomasia en el siglo XVIII y gran parte del siglo XIX.

Se trata de una embarcación de madera, normalmente de pino y roble, sin cubierta en gran parte de su historia (algunas, ya en pleno siglo XX, poseían cubierta) que arbolaban dos palos (uno el *mayor* y otro el *trinquete*) y de medidas muy dispares según la época o puertos. La dotación de tripulantes oscilaba también según las épocas, los puertos y las costeras a desarrollar. Por lo común, en los años finales del XIX y XX embarcaban de 10 a 14 pescadores. Centrándonos en Santoña podemos anunciar la existencia de una de estas lanchas besugueras en 1827 nombrada *San Segundo*, *San Antonio* y *Animas*, de 42 pies de eslora y 200 quintales de porte³. Según avanzaba el siglo se le cambió la denominación de besuguera por lancha bonitera, quizás atendiendo a una masiva compra de este tipo de lanchas en los puertos vizcaínos donde recibían ese nombre. Con posterioridad, los astilleros santoneños empezaron a construir este tipo de buques aunque nunca de manera notable⁴, siguiendo importando desde los puertos adyacentes (Laredo) y sobre todo de puertos vascos, como Ondarroa, Lekeitio o Bermeo.

El progresivo empuje del vapor condenó a este buque, llevándole paulatinamente a su desaparición. Concretamente, la última embarcación de este tipo que se inscribió en Santoña data de 1927, nombrada *Gypsa* (abreviatura de la sociedad Guano y Pescarina S.A.) de 14,5 metros de eslora y 19,4 toneladas, construida en 1908 en la villa de Castro Urdiales, en el astillero de Domingo Mendieta⁵.

En el segundo grupo de embarcaciones entran las utilizadas para la pesca cercana a la costa, las de bajura, que se subdividirán según los tamaños: las mayores recibirán el nombre de lanchas sardineras y las menores los de

botes, botrinos y bateles. Con el progresivo avance del siglo aparecerán otros prototipos de características similares pero de mayores dimensiones que irán sustituyendo a las anteriores; así a la lancha sardinera le sucederá la trainera y a los botes se les unirá otro tipo de embarcación titulada barquía.

Las primeras, obviamente, reciben el nombre de su pesquería principal: la sardina, aunque también se utilizaba para abastecer de cebo a las lanchas mayores. Se trata de embarcaciones de tamaño medio; arbolan, como en el caso anterior, dos palos (aunque en algunos documentos se describe sólo con un palo, el *trinquete*) y embarca unos cinco hombres. Como modelo se puede señalar la titulada *Nuestra Señora del Puerto*, inscrita en 1826 y de 33 pies de eslora y 99 quintales de porte⁶.

Los botes corresponden a las lanchas más pequeñas, utilizadas para la pesca en las bahías y cercanías de la costa. Se trata de embarcaciones reducidas, arbola un solo palo y embarca un número indeterminado de hombres que podría rondar entre 2 y 5. Entre los botes, por ejemplo, el nombrado *San Felipe*, inscrito en 1831 y de 21 pies de eslora⁷.

Sobre las barquías se pueden utilizar las mismas características que he comentado sobre los botes, radicando la diferencia en sus mayores medidas.

A mediados del siglo XIX, entra en escena una nueva embarcación por el Cantábrico, primeramente en el País Vasco, que rápidamente se extendió por los principales puertos de Cantabria. Es la trainera. Esta embarcación nace de la necesidad de buscar una lancha rápida y ágil que maniobre con soltura, en otras palabras, que se acople al arte a utilizar por los pescadores: la traña, también llamada cerco, copo o bolinche. Esta red se emplea para cercar los bancos de peces "...rodeándolos por los lados y por debajo para evitar de esta manera que el pescado se escape..."⁸ utilizándose, principalmente, para la captura de anchoa y sardina. Se trata de un buque de tamaño medio entre las sardineras y las lanchas mayores, de madera y sin cubierta, con dos palos y por lo general tripulada por 12 hombres.

Su introducción en Cantabria se produjo de manera pausada, entrando primeramente por los puertos limítrofes con el territorio vizcaíno. En concreto, en 1850 ya hay constancia documental de la existencia de estos artes en la localidad de Castro Urdiales, si bien no podemos descubrir en qué tipo de lanchas se embarcaban⁹. Las noticias de la aparición de las primeras unidades de este tipo de lancha en la villa santoñesa desgraciadamente son escasas y se centran en épocas tardías¹⁰. Pese a ello, puedo aseverar la presencia de una trainera en la flota pesquera de este puerto en 1878 titulada *Joven Juanita*, propiedad del vecino Manuel Aris¹¹.

Tras la compra de las primeras unidades en puertos vascos, los carpinteros de ribera de la zona empezaron a montar un buen número de estas embarcaciones, no sólo para pescadores locales sino para toda Cantabria¹².

Su vida, como embarcación propulsada a vela, perduró hasta los primeros años de la década de los treinta del siglo XX, concretamente la última trainera con asiento en Santoña data de 1931; titulada *Kuchi*, de 11,6 metros de eslora y 5,38 toneladas, fue comprada en Santurce y construida en Ondárroa

en 1922¹³.

Su especialización sardinera-anchoera hará crecer rápidamente el número de unidades registradas tanto en Santoña como en Cantabria en general, seguramente impulsado por una creciente demanda de estas pescas por parte del sector transformador, verdadero activador y potenciador del desarrollo de este tipo de lancha en particular y de la pesca en el último tercio del siglo XIX en general.

Mas la progresiva llegada de vapores, los cuales trabajaban también con artes de cerco, producirá una menor demanda de estos pesqueros por parte de los armadores y pescadores enrolados en estas lanchas que se veían impotentes ante las grandes condiciones que para este tipo de pesca proporcionaba el vapor.

Su futuro pasaba necesariamente por su evolución y aclimatación a otros tipos de propulsión que fueron poco a poco introduciéndose y así, poder competir con los vapores. De este modo se empezaron a montar en estas lanchas unos pequeños motores de gasolina, naciendo así la denominación de *trainera con motor de explosión*, buque muy utilizado en las décadas de los veinte y treinta del siglo XX debido, entre otras consideraciones, al menor costo que supone la adquisición de un motor de estas características y su facilidad para instalar en las traineras. En Santoña su introductor fue Gregorio Villarías, industrial santoñés que en 1920 mandó construir una trainera de 11,5 metros de eslora, instalando en él un motor de la casa guipuzcoana *Yeregui*, de 8 H.P.¹⁴ (39)

Con esta tipología de buques nos encontramos hasta la llegada del vapor. Como se puede apreciar, pocos cambios en siglos y mucho elementos comunes a todas ellas: sus sistemas de propulsión (vela y remo), su especialización, en cada caso, para un determinado tipo de pesca (rara vez, y en ocasiones excepcionales alguna lancha sardinera ejercía de lancha mayor) y sobre todo su fragilidad en la mar. Son muchas las notas luctuosas sobre fallecimientos de pescadores por causas de tempestades o galernas. Quizás las más sonadas por su cruel nivel de mortalidad fueron las acaecidas el 20 de abril de 1878 y sobre todo, la del día de Santa Clara de 1912. Mas si echamos una ojeada a los periódicos locales de finales del XIX y principios del XX, podemos vislumbrar un sin fin de naufragios en toda la costa cantábrica. Quizás esta última del 12 de agosto diera el definitivo espaldarazo a la embarcación de vela, ya que todas las que naufragaron eran de este tipo.

Por ello, la irrupción del vapor en las embarcaciones supuso un punto de inflexión en la azarosa vida de los pescadores de aquellos años, un antes y un después que permitirá revolucionar su condición de pesca *artesanal* para empezar a desarrollar una pesca de corte industrial, originando a la vez la creación de industrias auxiliares como las de reparación y construcción de calderas y máquinas así como almacenes de carbón y servicio de aguas en los muelles.

3. Ventajas y desventajas. Las dudas del pescador

Muchos son los puntos a favor de la incorporación de este elemento a la vida cotidiana de los pescadores, y pocos los negativos.

En un primer momento surgió la desconfianza, ese recelo con el que el entorno pescador observa todas las novedades que se desarrollan en su trabajo¹⁵. Pero en vista de buenos resultados, se tornó en confianza y en rápida, la adquisición de un buen número de estas *lanchillas*, como comúnmente se las conocen en casi todos los puertos norteños. Otro de los factores negativos fue el precio, el elevado coste que suponía la compra de una máquina y caldera de vapor. En un principio, serán personas con un notable nivel adquisitivo y relacionados, de alguna forma con la mar (sobre todo conserveros), los que invertirán sus ahorros en esta idea, para con posterioridad, y observados los resultados, empezar los propios pescadores a mandar construir sus propias embarcaciones, bien patrones solos o formando compañías.

También se puede añadir a este apartado el costo de mantenimiento, de combustible mineral con el que se alimentaba la caldera: el carbón.

Pese a ellos, los puntos a su favor son varios y con mayor peso. Primeramente, y como ya he señalado anteriormente, la seguridad de los propios pescadores. Se trata de embarcaciones con cubierta e independientes al tiempo reinante. Por otro lado, su polivalencia, la adaptación de cualquier sistema de pesca en un solo barco. Este es uno de los rasgos más importantes a apuntar. El pescador pasa de utilizar varias lanchas, dependiendo de la pesca a realizar, a trabajar en un sólo buque tanto si es con redes de cerco como si es a la cacea o con aparejos para el besugo.

También importante es su rapidez, no necesitando de buenos vientos para llegar tanto a las calas como a la venta. Esta rapidez permitía a su vez poder calcular tanto el tiempo de regreso como el de llegada a puerto, consiguiendo con ello más seguridad a la hora de presentar la pesca en la lonja.

Y por último, su mayor autonomía que le permitirá llegar a zonas pesqueras más alejadas y por lo tanto, buscar pesca en otros lugares en épocas de escasez en las cercanas.

4. Los primeros vapores: noticias de su aparición en el Cantábrico

4.1. El primer vapor pesquero: el *Mamelena*

Las primeras referencias de la aparición del vapor por el norte de España hay que buscarlas en la costa guipuzcoana, concretamente en su capital, San Sebastián. Allí un donostiarra llamado Ignacio Mercader Echániz tuvo la feliz idea de dedicar sus vapores comerciales para la actividad pesquera¹⁶ (6).

La historia comienza en 1878, a raíz de la trágica catástrofe que acaeció el 20 de abril de ese año en la que se perdieron varias embarcaciones y sobre todo, muchas vidas pescadoras en San Sebastián y en todo el Cantábrico. Ese mismo año, Ignacio Mercader Echaniz, fundador junto a su padre de la sociedad *Mercader e hijos* destinada a la comercialización de productos con las colonias españolas (principalmente Cuba) mediante tres vapores que tenían para este fin, y a su vez Presidente de la *Sociedad Humanitaria de*

Salvamento de Náufragos, tuvo la brillante idea de dedicar uno de sus buques, concretamente el *Comerciante*, para realizar el remolque de las lanchas hasta las calas y una vez terminada la jornada llevarlas a puerto¹⁷.

Así fue. En la costera del besugo de 1878-1879 se realizaron las primeras pruebas con toda satisfacción en cuanto a seguridad, no tanto en lo económico. Pese a ello, el señor Mercader vislumbró la posibilidad de utilizar los propios barcos de vapor para las faenas diarias del pescador. Dicho y hecho. Su rasgo emprendedor y su olfato para divisar buenos negocios (y con ellos conseguir buenos réditos económicos), le lleva a viajar por los principales países pesqueros europeos para observar *in situ* el desarrollo alcanzado en el sector y poder aplicar estos avances en sus proyectos. Tras este viaje contactará con un constructor de la localidad inglesa de Leith, para que le lleve a cabo la construcción de un casco, al que montarán una máquina, de las más potentes de la época, quedando así terminado el *Mamelena* el primer vapor destinado a la pesca en el Cantábrico¹⁸.

A éste le continuaron varios *Mamelenas* más, hasta un número de 10. Paralelamente, a este crecimiento nacerán nuevas empresas armadoras observadoras de los rendimientos que le repercutía al señor Mercader los negocios de la pesca. Entre ellas podemos destacar a *Tutor* y *Erquicia* que poseían cuatro vapores (*J. Sánchez*, *Churruca*, *Elcano* y *Oquendo*), *Otermín* y *Compañía* (compradora de los anteriores vapores citados, a la muerte de uno de los socios) y *Nicolas Urgoiti* y *Compañía*, las tres domiciliadas en la capital guipuzcoana¹⁹.

La llegada del vapor a Asturias tuvo algo que ver con esta última empresa. Será uno de los vapores de esta sociedad el primero en dedicarse a las faenas pesqueras en la costa asturiana. La historia se remonta a diciembre de 1887. Para este año, existe constancia de la dedicación de un vapor para las faenas de remolque de lanchas a las playas de pesca. Se trata del vapor *María Milagros* de 77 Toneladas de Registro Bruto (T.R.B.), construido en la localidad guipuzcoana de Aginaga, y vendido, por parte de la compañía antes mencionada, al conservero segoviano afincado en Candás Pedro Herrero Frutos. Seguramente su estancia durante varios años en la capital donostiarra influirá a la hora de acometer tal proyecto²⁰.

Dos años más tarde, exactamente el 6 de marzo de 1889, el mismo industrial solicitará permiso para poder dedicar la citada embarcación, junto a otros vapores, a la pesca de arrastre. Esta petición le fue contestada afirmativamente mediante Real Orden fechada el 18 de mayo del mismo año²¹.

Tras este vapor aparecerán varios casos en la misma zona. Para 1888 ya trabaja como remolcador de lanchas en los puertos de Gijón y Candás el vapor *Canosa*, que estaría poco tiempo en activo. A principios de los noventa existe otro vapor dedicado exclusivamente a usos pesqueros llamado *Martina*, de 30 T.R.B. y construido para el armador y conservero de Gijón Valentín Sendín Pedrós. A partir de esta unidad, el número de buques de este tipo crecerá inexorablemente alcanzando la nada desdeñable cifra de diez en 1894.

En estas fechas aparecen también por los puertos cercanos de Luanco y

Avilés. En la primera localidad, se documenta en 1894 la arribada del primer vapor nombrado *Primero de Luanco*, mientras que en Avilés será posterior, en 1896 y se denominará *Primero de Avilés*. Ambos fueron destinados exclusivamente a la pesca.²²

4.2. Las primeras referencias en Cantabria

Las noticias en la Comunidad Autónoma de Cantabria sobre el asentamiento de este sistema son escasas, mas, sin embargo, puedo anunciar cómo se dan en épocas tempranas.

Concretamente, la primera referencia manuscrita que conozco sobre la aplicación del vapor en la pesca se reseña en 1879, prácticamente a la par que en San Sebastián, y se localiza en la zona occidental de la comunidad, en San Vicente de la Barquera.

Allí una sociedad denominada *Roqué y Compañía*²³, formada por Francisco de Paula Roqué y Feliú, abogado y vecino de Barcelona y el ingeniero José Antonio Rodríguez Trío, natural de Santander y vecino de París, solicitan al Ministerio de Marina la autorización necesaria para poder utilizar un vapor que la sociedad ha comprado titulado *Luchana* de la matrícula de Bilbao, y con él entrar libremente a los puertos de la zona remolcando las 8 lanchas que tenían contratadas o "...llevando a su bordo pescadores y dedicarse a las faenas propias de una embarcación de pesca de altura"²⁴.

La contestación del Ministerio no se hace esperar. Se le concede permiso mediante Real Orden fechada el 1 de agosto de 1879, por la cual podía dedicarse a la pesca de altura sujetándose para ello a las leyes vigentes para este tipo de industria.

Desafortunadamente, las pocas referencias y los escasos estudios sobre la pesca en estas épocas nos impiden aseverar si se llegó a poner en práctica esta idea, mas las hipótesis barajadas vienen a confirmar su funcionamiento, aunque su duración en activo no debió de ser muy prolongada ya que en las noticias recogidas en los años ochenta del siglo XIX no se alude, en ningún caso, a dicho vapor.

El siguiente vapor para la pesca se localiza en Santander en el año 1881²⁵. Serán los señores Manuel Toca Aguirre y Antonio Fernández Castañeda los que soliciten permiso para poder dedicar a usos pesqueros el remolcador *Santander N° 1*, permiso que obtuvieron por Real Orden fechada el 9 de marzo de 1881²⁶.

Como sucede con el caso anterior, tampoco existen noticias sobre su actividad. Sólo hay constancia de él en años anteriores, exactamente en 1875 hay noticias de cómo este remolcador era propiedad de Carlos Saint Martin y estaba destinado a barco de pasaje²⁷.

Otro caso, éste más documentado, es el del vapor *Corconera N° 6* (también llamado *Hércules* de la empresa del mismo nombre, que por aquellos momentos operaba en la ciudad para el servicio de pasajeros en la bahía.

Por las noticias de la prensa se comenta el contrato realizado por varias lanchas de pesca con el citado vapor para auxiliarlas en la costera del besu-

go de 1887-1888. Pese a los malos resultados, la idea debió parecerle buena al propietario del vapor, sólo así se explica cómo, terminada la costera del besugo, volvieran a recurrir al mismo vapor, esta vez para acercar las lanchas a la costa de Asturias donde se dedicaban a la pesca de la merluza. A su vez, el *Hércules* recogía diariamente la pesca efectuada por las lanchas y la traía a Santander. También se dedicaba a las tareas de auxilio de las lanchas en caso de galerna²⁸.

Este dato está corroborado por otra noticia que confirma la existencia de un remolcador destinado a la pesca en la provincia de Santander²⁹, pese a que omite los nombres, todo parece indicar que se trata del aludido vapor.

A falta de más datos o investigaciones sobre el tema, éstos parecen ser los únicos testimonios de vapores con usos pesqueros en Cantabria hasta la llegada del nuevo siglo. Quizás en un futuro se puedan encontrar más noticias que aumente el número de vapores en la provincia en esos años. Mas con todo lo comentado parece claro que la existencia de estos barcos fue ocasional y con escaso seguimiento por parte de los industriales, capitalistas y pescadores de nuestra región, por lo menos hasta la aparición de las *lanchillas*.

Así lo reflejan varias crónicas de estos años como, por ejemplo, la recogida de *La Voz Montañesa* de Santander³⁰ :

*"Es igualmente incompresible y extraño que, cuando hace la friole-
ra de 15 años que tienen en otros puertos las seguras y modernas
embarcaciones de vapor para la pesca, y que en la actualidad pasarán
de ciento las que trabajan en el litoral desde Vigo a San Sebastián,
tampoco tenga Santander ni una sola..."*

Todas estas noticias iban encaminadas a construir una flota de buques arrastreros operativa en el puerto de Santander, como ocurría en San Sebastián, Vigo y Gijón donde ya existía obteniéndose buenos rendimientos, creando puestos de trabajo, y al mismo tiempo abasteciendo a sus propias periferias y, sobre todo, ganando mercado en ciudades tan importantes como Madrid. Significaba, por lo tanto, un peligro de pérdida de mercado y un profundo retraso en el avance pesquero de la ciudad.

Y es que hay que significar que estos primeros vapores de los que hemos hablado con anterioridad trabajaban con artes de arrastre aunque alguno, en su inicio, se dedicara al palangre en las costeras del besugo (como ocurrió con el vapor *Mercader*). La utilización de este tipo de redes en los vapores supondrá un cambio trascendental en la pesca: la introducción de artes intensivas (pesca industrial) en contraposición a las selectivas (pesca tradicional).

Así es. Si con las segundas, las capturas se limitan a la búsqueda en las calas (zonas de pesca donde habitualmente se encuentra pesca), se necesitaba de buenos vientos para poder llegar y retornar con una cierta regularidad y las capturas venían condicionadas por el carácter selectivo de las artes a emplear, de seleccionar lo que pesca; con las primeras, ninguno de estos argumentos son recurrentes. Su propulsión mecánica le permitirá abrir su

campo de acción, pudiendo acceder a zonas más alejadas y más abundantes en épocas de escasez en las cercanas. Del mismo modo, su llegada a estas zonas y su regreso a puerto para su posterior venta, podrán ser más regulares³¹, y sobre todo, la utilización de este sistema acrecentará el número de especies capturadas en cada largada y su volumen de capturas y por lo tanto su rendimiento³². Todo esto sin obviar los cambios que se dan dentro de la marinería (formación de sociedades con capitales ajenos al propio trabajo, contratación de marineros, especialización de éstos, etc.)

Mas como ocurriera en Vizcaya, el apego ya comentado anteriormente por los pescadores a sus sistemas tradicionales, la desconfianza que vislumbraban en las artes de arrastre (con continuas protestas por parte de las Cofradías, que achacaban a la utilización de estas redes, la falta de pesca como merluza y besugo en estos años) y sobre todo el tener una cuantiosa flota de barcos de vela, con artes tradicionales, que se veían indefensas para poder competir con el rendimiento de los vapores, inclinó la balanza del lado tradicionalista por denominarlo de algún modo, retrasando con ello la aparición de arrastreros hasta bien entrado el siglo XX, concentrándose, mayormente, en el puerto de Santander. Sobre la actividad de arrastreros en otros puertos de la provincia, apenas existen datos al respecto aunque, todo parece indicar, que su aparición en el resto de las flotas fue ocasional. De momento he encontrado una sola pareja de vapores en Santoña (el *Pósito N° 8* y el *Pósito N° 9*) que trabajaban con este tipo de artes en 1936.

5. La mecanización de las lanchas pesqueras: la lanchilla a vapor y su aparición en el norte de España

Si bien, como he anunciado, el arrastre no cuajó en un principio en Cantabria, sí lo hizo una serie de embarcaciones que, introducidas ya en Galicia y en el País Vasco, empezaron a llegar a las flotas de los respectivos puertos cántabros. Me refiero a la lanchilla de vapor.

Los primeros signos de su aparición los encontramos en Galicia. Allí, en los primeros años de la década de los ochenta se matriculan varias lanchas de madera de un porte cercano a las 20 toneladas y dedicadas al palangre para la pesca de merluza y besugo³³. Su crecimiento fue notable, alcanzando 13 unidades al inicio de la siguiente década, unas 40 a mediados de la misma³⁴ y 74 tan sólo en los puertos de Vigo y Bouzas (en la Ría de Vigo) en el año de 1901³⁵.

Paralelamente, aunque en épocas tardías, se introducirán desde puertos franceses, concretamente desde San Juan de Luz, las primeras lanchillas en la costa guipuzcoana; primeramente, cómo no, llega a San Sebastián en 1900, desarrollándose de forma acusada pues tan solo en un año alcanzó la friolera de doce unidades³⁷. A raíz de este hecho, su expansión no se hace esperar y poco a poco los principales puertos vascos empiezan a ver los primeros vapores en sus respectivas dársenas. Por poner un ejemplo, me referiré a Bermeo, donde en septiembre de 1902 hizo su aparición el primer vapor nombrado *Bermeo Lembicikoa* (según la prensa local *Lenengoa*³⁸)

comprado en San Sebastián al constructor Eustaquio de Andonegui³⁹. Con posterioridad, los pequeños astilleros vascos empezarán a construir dichas naves poblando no sólo los puertos locales sino todos los de la cornisa cantábrica.

La llegada a Cantabria

El primer vapor inscrito en la lista 3^a, es decir, pesca, en los libros de registros de las antiguas Comandancias de Marina se localiza en Santander en 1901. Se trata de un buque construido en Santander, de 19,99 metros de eslora y 41,56 T.R.B. Se tituló en un principio *Germana* para con posterioridad pasar a llamarse *Lorenzo*, nombre de uno de los copropietarios del barco; acabó vendiéndose a unos armadores bermeanos dos años después⁴⁰.

Tras él, le seguirán un buen número de ellos comprados en Galicia, País Vasco e incluso en puertos extranjeros como Rotterdam en Holanda o Grantam en Escocia. Las primeras unidades son barcos de unos 20 metros de eslora y unas 40 T.R.B., de medidas similares a los vapores palangreros de Galicia. Mas este tipo de barco fue dejando paso a una serie de embarcaciones de madera de medidas más pequeñas (entre 10 y 14 metros de eslora y entre 7 y 12 toneladas), que presentaban novedades en sus líneas, con proas rectas y popas estampadas, conocidas habitualmente como cola de pato y que, obviamente, tenían un valor menor a aquéllos. Poco a poco poblarán las dársenas pesqueras de todo el litoral cantábrico, siendo las que verdaderamente nos interesan. Su buena acogida por parte de los pescadores, tuvo, aparte de los aspectos favorables ya anunciados al principio del artículo, un factor fundamental con respecto a los otros vapores que no es otro que su menor costo. En estos años, en los cuales el mundo marino deambulaba entre crisis y pobreza general, sólo unas grandes expectativas le harían al pescador invertir sus escasos ahorros o acudir a préstamos para arriesgarse en tales aventuras. Sin duda alguna, este primer paso fue conducido por capitales bien definidos, hombres asentados en las sociedades de cada localidad y sobre todo empresarios del sector como los conserveros que perseguían con ello abastecer a sus propias industrias, intentando crear su propia flotilla y de este modo reducir los gastos de aprovisionamiento.

Probadas las primeras unidades, los resultados conseguidos son plenamente satisfactorios, tanto en capturas como en velocidad, factor muy importante para el armador-pescador que le permitiría llegar antes a puerto para vender la pesca en contraposición a las lanchas de vela que, salvo en días de vientos favorables, se veía en la necesidad de emplear los brazos para bogar y alcanzar puerto lo antes posible pues de ello dependía el valor de la venta.

Observadas estas circunstancias y despejadas todas las dudas sobre el rendimiento, los pescadores empezarán poco a poco a solicitar a los carpinteros de ribera la construcción de dichos vapores, pese a las delicadas economías de estos sectores de la población, dándose tanto la compra de forma unitaria como en compañías entre varios pescadores o familiares. Aunque, como ya he señalado anteriormente, seguirán siendo las principales capitales de la villa, tanto de modo particular como en sociedad-empresa (las cuales opera-

ban dejando la explotación del buque a personal mariner) y sobre todo el empresariado conservero los grandes impulsores en los primeros años del siglo XX.

Estos buenos augurios se concretarán en considerables beneficios que propiciarán una amortización rápida de la inversión e incluso la compra de más unidades de este tipo⁴¹. Efectivamente, las lanchillas de vapor se extendieron velozmente por todos los puertos cántabros teniendo en apenas diez años, como mínimo, una embarcación de este tipo en cada uno de los puertos de la comunidad.

Ojeando la documentación conservada en las distintas Capitanías y las noticias recogidas en la prensa de la época, podemos localizar las características y la fecha de llegada en cada uno de ellos⁴² (Tabla 1).

TABLA 1. Número de Vapores en Cantabria (1901 - 1920)

	1901	1902	1903	1904	1905	1906	1907	1908	1909	1910
CASTRO URDIALES	0	1	0	0	0	0	0	0	8	0
LAREDO	0	0	0	0	0	0	2	0	8	7
COLINDRES	0	0	0	1	0	0	0	0	1	0
SANTOÑA	0	2	5	4	2	1	2	8	4	14
SANTANDER	1	1	7	1	2	1	2		11	9
COMILLAS	0	0	0	0	0	0	0	0	0	2
SAN VICENTE DE LA BARQUERA	0	0	0	0	0	0	0	0	1	1
VAL DE SAN VICENTE	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
TOTAL	1	4	12	6	4	2	6	8	33	33

	1911	1912	1913	1914	1915	1916	1917	1918	1919	1920
CASTRO URDIALES	1	1	2	1	0	1	2	4	4	14
LAREDO	2	1	1	0	2	0	1	0	2	1
COLINDRES	0	0	0	1	0	1	0	0	0	0
SANTOÑA	6	3	1	3	0	3	6	1	10	14
SANTANDER	5	5	1	3						
COMILLAS	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
SAN VICENTE DE LA BARQUERA	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0
VAL DE SAN VICENTE	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0
TOTAL	15	11	5	8	2	5	8	5	16	29

Fuente: Archivos de las Capitanías Marítimas de C.Urdiales, Laredo, Santoña, Santander y San Vicente de la Barquera. Libros de la lista 3ª (pesca). También he utilizado para Santander: Anuario de Pesca y Estadístico de la Marina Mercante.(1909-1914).Faltan los datos de la Capitanía Marítima de Requejada (puerto de Suances) por la falta de documentación de estos años.

De este modo, y empezando de este a oeste, localizamos la llegada de la primera lanchilla a vapor en Castro Urdiales el 14 de junio de 1902 nombrada *San Andrés N° 1*, de 12,46 metros de eslora y 7,53 T.R.B., construida en los talleres de la Viuda e hijos de J. Barreras de Vigo para Carmelo Merino

Gama, el cual pagó la cantidad de 15.750 ptas.⁴³

En Laredo se introdujo en 1907; se trata del vapor *María Cándida*, de 14,69 metros de eslora y 16,22 T.R.B., fue comprado de segunda mano en Santander por un valor de 10.000 ptas. aunque se construyó en Rotterdam⁴⁴ (47).

La cercana población de Colindres contaba ya en 1904 con un vapor en su flota, titulado *Colindres N° 1* de 17 metros de eslora y 19,71 T.R.B. construido en Colindres para el vecino Macario Gutiérrez por un valor de 22.000 ptas.⁴⁵

En Santander, una de estas primeras embarcaciones fue la denominada *San Antonio* de la propiedad de Gregorio Ceballos. Fue construida en 1902, en los astilleros de *Viuda e hijos de J. Barreras* en Vigo. Medía 13,25 metros de eslora y 8,38 T.R.B., y tuvo un costo de 25.000 ptas.⁴⁶

En Comillas, en 1910, estaba ya operativo el *San Cristóbal* de 11,75 metros de eslora y 11,51 T.R.B. Fue hecho en Pasajes por el constructor Benigno Egaña para D. Agustín de Harnedo y Huidobra por la cantidad de 13.000 ptas.⁴⁷

En la villa de San Vicente de la Barquera se conocerá un año antes, cuando José Pombo y Labat, vecino de Madrid y con negocios en la capital santanderina, compre al carpintero de ribera de Bermeo Ciriaco Echaniz una lancha a la que bautizará con el nombre de *Virgen del Puerto N° 2*, de 14 metros de eslora, 14 T.R.B. y un costo de 12.500 ptas.⁴⁸

Por último en la pequeña aldea de Val de San Vicente y en su fondeadero de Tina Mayor un industrial escabechero llamado Anastasio Noriega comprará en 1911 un vapor en los astilleros de *Viuda de Urresti* y sobrino de Ondárroa nombrado *Unquera* de 14 metros de eslora y 7,41 T.R.B. por un importe de 11.500 ptas.⁴⁹

En resumen, éstos son los primeros casos encontrados en los puertos cántabros. Su posterior evolución dependerá, en gran medida, de los casos particulares y del desarrollo de las actividades pesqueras en cada puerto.

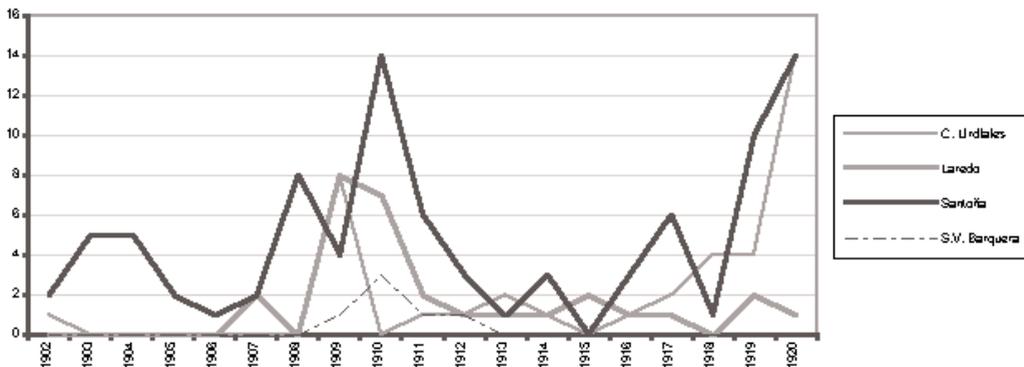
Como idea general puede observarse esa evolución a través del gráfico (Gráfico 4). De entre ellas hay que destacar a la *San Andrés N° 1*, que fue la primera lanchilla a vapor que tuvo la flota pesquera de Cantabria.

Otro aspecto a destacar fue su punto de construcción, pues según estos datos los armadores cántabros confiaban a la *Viuda e hijos de J. Barreras* en Vigo el obraje de las primeras unidades que se dieron en 1902, para, con pos-



FALTA

GRÁFICO 4. Evolución de los vapores en las Capitanías de Castro Urdiales, Laredo, Santoña y San Vicente de la Barquera (1902-1920)



Fuente: Archivos de las Capitanías Marítimas de Castro Urdiales, Laredo, Santoña y San Vicente de la Barquera

terioridad, empezar a mirar a Vizcaya y a los propios astilleros de la tierra. Quizás la tradición de vaporcitos en las costas gallegas hizo decantar a los industriales Cántabros por las cualidades del astillero vigués.

Mas, si en algún puerto de la región fue abrumadora la presencia y la propia construcción de estas lanchas, ese fue el de Santoña, localidad en la que su desarrollo como centro urbano vendrá marcado, de forma paralela e inexorable, al crecimiento y desarrollo de este buque y al progresivo asentamiento de industrias transformadoras de pescado.

6. La primera referencia en Santoña. La Virgen del Puerto

Corría el mes de julio de 1902, cuando entró en la dársena de Santoña el primer vapor de su flota. Este dato es, sin lugar a duda, la cita documentada más fiable de las que podemos manejar hasta el momento, pues aunque hay varias menciones sobre la aparición de estos sistemas de propulsión en la villa, en fechas anteriores, nada hay fehaciente al respecto.

Autores como José Ortega Valcárcel anuncian la aparición en 1898 de los primeros vapores en Santoña⁵⁰; una afirmación cuanto menos cuestionable, debido a la dificultad de encontrar alguna documentación que sirva para sustentar tal aseveración⁵¹.

Más sostenible, aunque desconcertante, es la cita que encontramos en 1895 dentro de las actas de la Cofradía de Pescadores Nuestra Señora del Puerto⁵² que transcribo íntegramente:

"Se acuerda que el vapor que actualmente se halla en este puerto a

la pesca se sujetará como las demás embarcaciones a la bandera por la razón de que siendo como son en su mayoría socios la tripulación del vapor tenían por necesidad de obedecer a la bandera"

Pocas explicaciones puedo ofrecer sobre esta cita. Quizás la más creíble sea que se trate de alguno de los vapores de la *compañía Corconera*, concretamente el *Hércules* que con anterioridad ya ejercía como remolcador de lanchas en el invierno, es decir, en la costera del besugo. Según esta fuente, en 1894, fue alquilado por una compañía de Santoña, "*empleándolo para la pesca...*"⁵³. Otra teoría aplicable a este caso es que pueda tratarse de algún vapor de la empresa santonesa *La Zarceta*.

La base de esta hipótesis nos viene dada por la noticia recogida en la prensa local castreña en la que se indica cómo seis embarcaciones de esta localidad contrataron los servicios de un vapor de la mencionada Sociedad para remolcarlas hasta Santander y posteriormente, llevar las cargas que diariamente hacían hasta Castro⁵⁴.

Es lógico pensar que, de la misma forma que los castreños, los santenses utilizarían dichos vapores, más cuando los citados buques trabajaban en la misma villa. De momento no puedo sostener esta afirmación con ningún dato manuscrito, por lo que hay que tomar este análisis simplemente como una hipótesis más o menos fundada.

Lo que sí está documentado por varias fuentes es la llegada de la primera lanchilla de vapor, la nombrada *Virgen del Puerto* (según parece a petición de la mujer del armador Consuelo Santamarina) y que curiosamente, no es el primer asiento entre los vapores en la lista 3^a, ya que el segundo vapor en aparecer, el *Virgen del Rocío*, se inscribe con anterioridad al primero.

La concepción de esta embarcación viene por parte de uno de los hombres ilustres de la villa, concretamente de D. Manuel Arredondo Quintana, Marqués de San Juan de Nepomuceno, diputado por el distrito y a la vez consertero local⁵⁵.

Este primer vapor fue encargado a los astilleros vigueses de *Viuda e hijo de J. Barreras* y fue construido por el carpintero José Cardama con maderas de roble y pino del país. El coste del casco fue de 3.000 ptas. Su equipo propulsor consistía en una máquina de las llamadas compuestas de 2 cilindros y una caldera del tipo *vertical tubular de fuego directo*, todo ello de reciente construcción. Ambos artefactos fueron comprados en Inglaterra por un precio de 11.000 ptas, con lo que sumado el valor del casco y 2.000 ptas para pertrechos, redes y otros enseres hacen un total de 16.000 ptas⁵⁶.

Sin duda alguna, la entrada por la bahía santonesa de este prototipo causaría expectación, no sólo entre la gente pescadora sino en la población en general, de un pueblo que identificaría la llegada del vapor con el progreso, con la modernización de las arcaicas lanchas pesqueras.

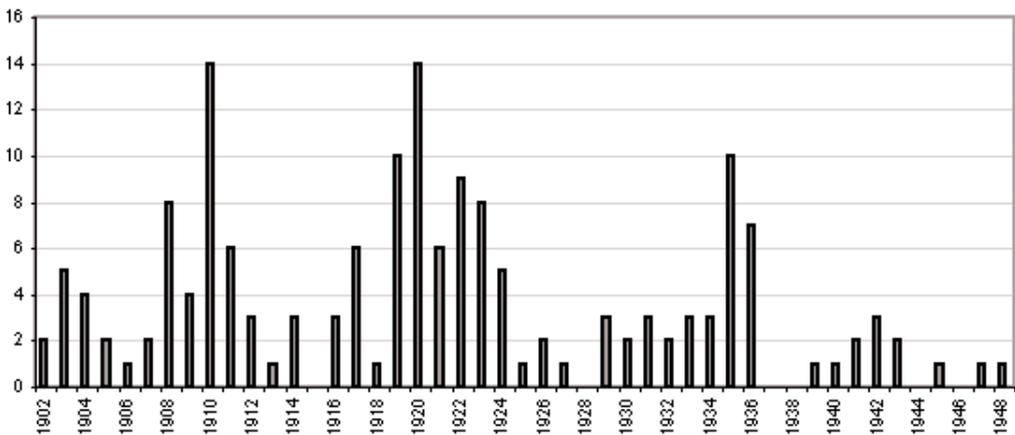
Quizás por ello, su propietario decidió festejar el evento por todo lo alto invitando a las autoridades de la villa a la bendición por parte del capellán del *Hospital Militar* de la susodicha lancha. Entre los fastos se dispuso un

lunch para los asistentes en la fábrica del Sr. Arredondo y con posterioridad, varios invitados embarcaron dispuestos a realizar una excursión por la bahía y así observar las condiciones marineras de la *Virgen del Puerto*⁵⁷.

7. Los siguientes vapores. El inicio del despegue

A partir de este punto, se produce una imparable arribada de vapores a la flota pesquera santoña, aumentando su número en escasos años (Gráfico 1).

GRÁFICO 1. Número de vapores en Santoña



Fuente: Archivo de la Capitanía Marítima de Santoña. Libros de la lista 3ª

En este crecimiento tuvo mucho que ver la prolífera producción de los astilleros santoñeses y muy especialmente la del astillero de *Generoso Abascal Castañeda*, especialista en el obraje de este tipo de embarcaciones, que le permitió labrar buena parte de los cascos de los vapores no sólo de la villa sino de puertos como Laredo o Santander.

De su buen hacer se recoge una noticia en 1902⁵⁸ en la que se indica la construcción de un vapor de la mano del comentado constructor local, que según parece ser, es patroneado por el armador Pedro Valle Pérez. Como argumento publicitario indica un menor costo en el precio en comparación con otros centros fabriles, animando por ello, a los industriales locales a invertir sus capitales en la compra o construcción de este tipo de embarcaciones en la villa.

Parece ser que estas recomendaciones causaron el efecto deseado. Tras las dos primeras unidades adquiridas en 1902, aparecerán cinco más el siguién-

te año siendo cuatro de los cascos realizados en dicho astillero. Progresivamente el número empezará a aumentar distinguiéndose varias épocas según sus características:

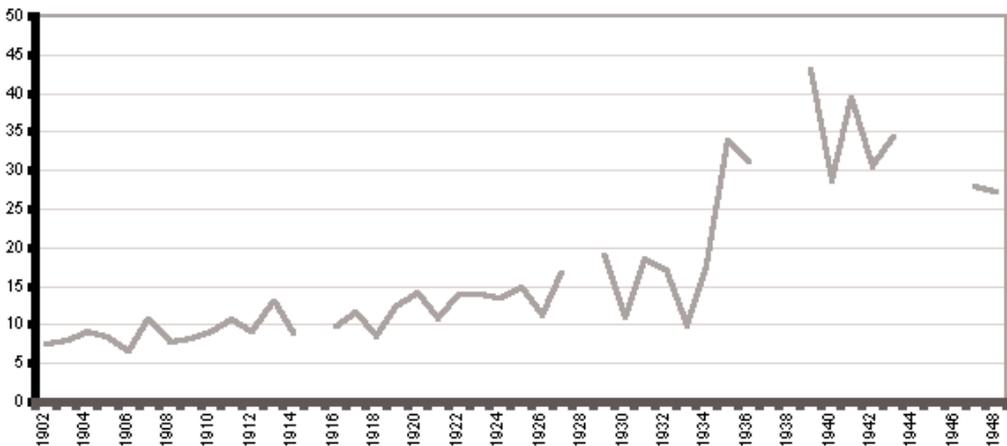
1902-1918

Se podría denominar como la época del afianzamiento. En ella se podría dar como vapor tipo a una embarcación de 11 a 13 metros de eslora y unas 7-8 T.R.B. Gran parte fue construida en Santoña, en los astilleros de los hermanos *Generoso* y *Gerardo Abascal Castañeda*, aunque en los primeros años también hay compras de buques de segunda mano y construidos en puertos tan alejados como Rotterdam o Hamburgo.

En un principio, el gobierno de la embarcación se realizó directamente desde la popa por medio de la caña del timón. Con posterioridad se generalizará la instalación de un pequeño *púlpito* con un timón detrás de la caldera que le resguardaba de alguna forma del agua del mar.

Poseen, en general, máquina de dos cilindros que trabaja a alta y baja presión y condensación, aunque ya en los últimos años, concretamente en 1917, existen ya vapores con máquina de triple expansión. Solían desarrollar una fuerza entre 8 y 12 C.V. Las calderas que se montaron en un principio eran de las llamadas *Horizontal Tubular de fuego directo*, para con prontitud extenderse la caldera del tipo *Vertical Tubular de fuego directo*. En los primeros años, tanto la máquina como la caldera proceden mayoritariamente del extranjero, tanto inglesas como alguna italiana, aunque las más comunes fueron francesas, concretamente del sistema *Shindler Freres* de París (Gráfico 2).

GRÁFICO 2. Vapores de Santoña. Evolución del tonelaje medio



Fuente: Gráfico 1

1919-1934

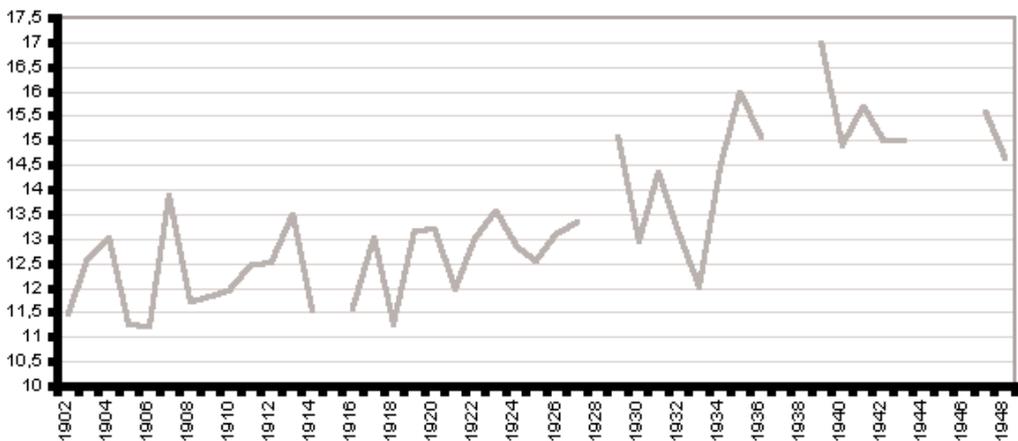
Esta época se caracterizará por el elevado número de matriculaciones. Las medidas aumentarán con respecto a la etapa anterior, oscilando entre los 12 y 14 metros de eslora y las 11 y 13 T.R.B. en los primeros años del periodo señalado, aumentando en los años finales pasando a tener de 14 a 20 T.R.B.

La distribución de la lancha en un principio no sufrirá ninguna variación notable. Como tal se puede señalar la aparición, a finales de la década de los veinte, de las primeras casetas a proa, delante de la caldera y cerradas con cristales que le permitirían al patrón ir resguardado de las inclemencias meteorológicas.

El sistema propulsor tampoco soportó alteraciones reseñables en cuanto a su condición. Se generaliza la aplicación de las máquinas de triple expansión aunque de diferentes sistemas, todos ellos, dependientes de su lugar de construcción, pues si con anterioridad, la adquisición de estas máquinas se realizaba mayoritariamente en el extranjero, en este periodo la compra se centrará sobre todo en talleres vascos entre los que podría señalar como los más importantes los de *Agapito Braulio Aranguren, Zenón y Recalde y Goitia, Anasagasti y Cía.*, de Bermeo, y *Balenciaga y Cía., Carmelo Unanue y Eraso y Cía.*, de Zumaia; entre los puntos extranjeros destacan los talleres de la localidad de Vitry (Francia). Estas máquinas desarrollaban una fuerza entre los 12 y 18 C.V.

Las calderas montadas, en general, prosiguen siendo del sistema *Vertical tubular de fuego directo*, aunque al final de los años se empezarán a montar del tipo *Horizontal*.

GRÁFICO 3. Vapores de Santoña. Evolución de la eslora media



Fuente: Gráfico 1

Del mismo modo que con las máquinas, los centros constructores se concentran en el País Vasco, sobre todo en Pasajes, donde talleres como *Torrea y Vergara y Lasa y Yeregui* surtirán a la mayoría de los vapores santofñeses. También es de destacar en este aspecto a algunos de los talleres antes anunciados como los de *Agapito Braulio Aranguren o Balenciaga y Cía*.

El obraje de las embarcaciones se sigue realizando mayoritariamente en Santoña, en el astillero de José San Román Hormaechea (sucesor de Generoso Abascal) aunque se empiezan a realizar pedidos a carpinteros de rivera de otros puntos de la costa como Santander y sobre todo Ondárroa y Zumaia (Gráfico 3).

1935-1947

Este periodo estará marcado por el crecimiento de la embarcación. Se trata ya de embarcaciones de cierto porte de 13 a 17 metros de eslora y unos arqueos muy variables que oscilaban entre las 19 y las 40 T.R.B., aunque en algunos casos superaron las 47 T.R.B. Se instala definitivamente la caseta de gobierno a proa, delante de la caldera como se anunciaba en el periodo anterior.

Las máquinas prosiguen siendo de triple expansión y sus puntos de construcción coinciden con los anunciados en la etapa anterior.

Estas máquinas serán de mayor envergadura con lo que se conseguirá una mayor fuerza a desarrollar que se podría situar entre los 15 y 30 C.V. Las calderas cambiarán paulatinamente el tipo Vertical para extenderse el uso de unas calderas horizontales llamadas Turgan, siendo los principales abastecedores de este tipo de calderas los talleres de *Agapito Braulio Aranguren, Carmelo Unanue* y sobre todo, *Balenciaga Hermanos* (sucesora de *Balenciaga y Cía*).

Es de destacar, en esta etapa, la prolífica compra de embarcaciones en otros puertos tanto de segunda mano, como de nueva construcción, obrándose en la villa un número menor de vapores que en los otros periodos indicados. Entre los principales puntos emisores puedo señalar los puertos de Ondarroa, Zumaia y Bermeo (Tabla 2).

Con todo lo apuntado se podría definir el prototipo común de lanchilla de vapor santofñesa como una embarcación de madera construida en los astilleros de la villa, de unas medidas que rondan entre los 11 y 13 metros de eslora y las 7 y 14 T.R.B. Montará máquina de triple expansión, que desarrollará una fuerza de 8 a 20 C.V. y una caldera *vertical tubular de fuego directo*. La maquinaria empleada suele ser nueva, comprada al mismo tiempo que el casco, aunque también suele ser habitual la compra de embarcaciones antiguas para aprovechar sus máquinas, así como el desmontar máquinas y calderas ya utilizadas por parte de los armadores en un vapor anterior para volverlas a montar en un casco de reciente construcción.

8. El último vapor. El final de una etapa

TABLA 2. Origen de los vapores

	Vapores	%
CANTABRIA		
Castro Urdiales	1	0,60
Laredo	5	3,01
Colindres	1	0,60
Santoña	88	53,00
Santander	9	5,42
VIZCAYA		
Bilbao	1	0,60
Bermeo	14	8,43
Lekeitio	2	1,20
Ondarroa	17	10,24
GUIPÚZCOA	1	0,60
Motrico		
Zumaia	10	6,02
San Sebastián	6	3,61
Fuenterrabia	2	1,20
PONTEVEDRA		
Vigo	2	1,20
EXTRANJERO		
Hamburgo	1	0,60
Rotterdam	1	0,60
San Juan de Luz	3	1,80
OTROS	2	1,20
TOTAL	166	

Fuente: Ver Gráfico 1.

Tras los avatares de la Guerra Civil, el vapor irá lentamente perdiendo protagonismo y peso específico dentro de la flota pesquera de la villa. El número de matriculaciones en los siguientes años apenas superan la unidad por año, siendo desplazados por unos nuevos sistemas de propulsión, que a partir de los años cuarenta, se implantarán de forma acusada. Se trata del motor diesel⁵⁹. Su progresivo incremento fue paralelo a la desaparición del vapor en los libros de la lista 3^a. En ellos, se puede adivinar su fin, que ocurrió en 1948; en concreto, el 4 de diciembre de ese año se inscribe el último vapor en Santoña, llamado *María Iciar*. Esta lancha fue comprada de segunda mano a unos armadores de Bermeo que la vendieron en la cantidad de 22.000 ptas.: se trataba de una embarcación de 14,65 metros de eslora y 27,22 T.R.B. construida en 1933 en los astilleros de *Julio Muruaga* de Bermeo. Su maquinaria consistía en una caldera tipo *Turgan* de 30 H.P. y una caldera de triple expansión que desarrollaba una fuerza de 18 H.P., ambas construidas en los talleres bermeanos

de *Agapito Braulio Aranguren*⁶⁰. Permaneció en activo hasta 1954, año en el que se desguazó, desmontando la caldera y la máquina.

No será éste el último año de la actividad de un vapor en el puerto santoñés. Pese a no poder contar con los historiales completos de todas las embarcaciones, me puedo aventurar a indicar la lancha *Marqués de Valtierra* como la última que trabajó en la localidad hasta su desguace ocurrido el 26 de febrero de 1959⁶¹.

Con ella se pondrá punto y final de una vida, la de los vapores, la de los humos negros que durante casi sesenta años impregnaron el cielo santoñés. Las ventajas del motor diesel le hicieron ganar terreno generando un cambio en los talleres de construcción naval que, poco a poco, empezarán a montar este tipo de motores, abandonando la construcción de máquinas y calderas.

Como en tantas cosas de la vida, y sobre todo de la vida pescadora, el hombre no se preocupó de guardar vestigio alguno de estas embarcaciones. Tan sólo se conservan algunas máquinas, como la custodiada en el Museo del Mar de San Ciprián en Lugo, donde se puede observar, en pleno funcionamiento, una de ellas realizada en 1919 en los talleres de Braulio Aranguren.

Sólo nos queda el testimonio gráfico, mudo recuerdo de uno de los pilares básicos de la importante vida pesquera. El *Archivo Gráfico de Santoña* guarda una serie de fotografías en las que se pueden observar las formas y estructuras de estas bellas embarcaciones: la dársena repleta de vapores, pescadores trabajando en las descargas, o simplemente vistas del puerto donde se observan las lanchas fondeadas, descansando tras las duras jornadas en la mar.

Y es que, con la masiva llegada de estos prototipos, Santoña montará una gran flota pesquera que le permitirá alcanzar un lugar destacado en el panorama regional e incluso Cantábrico en general, totalmente desconocido hasta esos momentos. Una importancia que ha ido creciendo paulatinamente hasta nuestros días en los que, un simple paseo por sus muelles, nos permiten observar una flota joven, remodelada, que convierte a Santoña en uno de los puertos puntales en cuanto a pesca de bajura. Y es que, hoy como ayer, Santoña vive de cara al mar, de la pesca, de esa forma de entender la vida que sólo los pueblos marineros tienen.

Bueno es, por ello, conocer los inicios, de donde proviene lo que actualmente vemos. Bueno es, en definitiva, recordar estas pequeñas efemérides que, pese a pasar desapercibidas, protagonizaron un lugar destacado en la reciente historia de una villa tan singular como es Santoña.

Notas

¹ Quiero agradecer de manera especial la actitud del Capitán Marítimo D. Ignacio López-Dóriga Saíñz-Trapaga así como la del personal de la *Capitanía Marítima de Santoña* por facilitarme la consulta de la documentación existente en sus dependencias, así como por las atenciones prestadas.

² Hay constancia a través de la prensa de un vapor no inscrito en los libros de la Capitanía Marítima. Se trata del *Manjúa* propiedad de Claudio Bengoechea ("El naufragio de la *Joven Clara*", en *El AVISADOR* nº 678, de 20 de marzo de 1904). El otro caso lo encontramos en el *Archivo Gráfico de Santoña*, sig. VCR-005, donde se conserva una fotografía de la celebración de las fiestas patronales de septiembre de 1924 en la que se observa al vapor *Chomin* que perteneció a la flota del pequeño puerto de Arminza (Vizcaya).

³ *Archivo de la Capitanía Marítima de Santoña (A.C.M.S.)*, Libro 1º, folio 2.

⁴ La última botada en Santoña data de 1904, nombrada *Borrascas*. Fue construida en los talleres de Generoso Abascal para su uso y propiedad. Con posterioridad fue vendida a Cirilo Bengoechea. Sus medidas principales eran 15,25 metros de eslora y 15,13 toneladas. *A.C.M.S.*, Lista 3ª, Libro 3º, folio 631.

⁵ *A.C.M.S.*, Lista 3ª, Libro 7º, folio 1.265.

⁶ *A.C.M.S.*, Lista 3ª, Libro 1º, folio 1.

⁷ *A.C.M.S.*, Lista 3ª, Libro 1º, folio 4.

⁸ APRAIZ, J.A. y ASTUI, A., 1984, p. 103.

⁹ *Archivo Museo D. Álvaro de Bazán (A.M.D.A.B.)*, Fondo: Pesca, Asuntos Particulares, Legajo 2.135.

¹⁰ La falta de los libros de la lista 3ª que corresponden a los folios 74 y 318 (años setenta y ochenta del siglo XIX) nos ocultan el primer folio de este tipo de embarcaciones en la villa. Como referencia, podemos consultar los libros de la *Capitanía Marítima de Laredo* donde se observa la inscripción de la primera trainera en 1873, siendo probable la llegada a Santoña en fechas cercanas.

¹¹ *Archivo de la Notaría de Santoña (A.N.S.)*, Notario: Emiliano de Pascual Rodríguez, Año 1878. Protocolo nº 17, 13 de febrero de 1878, pp. 55-60.

¹² La última trainera construida en Santoña fue obrada en el astillero de José San Román en 1917, se nombraba *María*, de 11,21 metros de eslora y 3,39 toneladas. A.C.M.S., Lista 3ª, Libro 5º, folio 951.

¹³ A.C.M.S., Lista 3ª, Libro 7º, folio 1.265.

¹⁴ A.C.M.S., Lista 3ª, Libro 6º, folio 1.011. No será éste el primer motor instalado en Santoña. Ya en 1913, se monta un motor marino *Kelvin* de 8 H.P. en la barquilla *Consuelo*, A.C.M.S., Lista 3ª, Libro 5º, folio 900.

¹⁵ Bien a las claras lo indica Benigno Rodríguez: "*Los primeros vapores se mandaron construir por particulares, porque el pescador, muy desconfiado siempre, aun pudiendo hacerlo no construye nada nuevo hasta que otro lo ha ensayado primero y ve entonces los resultados...*" RODRÍGUEZ, B., 1912, p. 98.

¹⁶ La información sobre Ignacio Mercader en ARRANTZALE, 1901, pp. 17-20, y también: GÁRATE, M. y MARTÍN, J., 1995, pp. 77-81.

¹⁷ El remolque de lanchas fue una idea ya utilizada, sin mucha fortuna, en Vizcaya. En 1865 Antonio Aguirrezabal solicita permiso a la Diputación para utilizar un vapor para llevar a las lanchas pesqueras a las calas. Pese al permiso concedido en Real Orden del 28 de septiembre de 1966, la dura oposición que ejercieron las Cofradías, y la presión que éstas realizaron a la Diputación hicieron naufragar este proyecto. *Archivo Histórico de la Diputación Foral de Bizkaia*, Fondo, Pesca, Registro 3, Legajo 1. La concesión de la Real Orden en el *ANUARIO...*, 1868, p. 58.

¹⁸ Sobre la actividad del *Mamelena* y sobre los primeros vapores al arrastre puede verse: LÓPEZ LOSA, E., 1997, pp. 157-209.

¹⁹ GÁRATE OJANGUREN, M. y MARTÍN, J., 1995, pp. 81-85.

²⁰ *Archivo Histórico Municipal de San Sebastián*: Signatura L. 5, Padrón de Habitantes de 1875; en él se indica cómo lleva residiendo desde hace tres meses.

²¹ A.M.D.A.B., Fondo: Pesca, Asuntos Personales, 2.186 (13), Pedro Herrero.

²² La información recogida sobre los vapores en Asturias me la facilitó amablemente el investigador candasín Manuel Ramón Rodríguez, experto conocedor del tema, al que agradezco desde aquí su inestimable colaboración.

²³ *Archivo de la Notaría de San Vicente de la Barquera (A.N.S.V.B.)*, Notario: Juan Angel del Corro Gutiérrez, Año 1878, Protocolo nº 62, 27 de diciembre de 1878, pp. 279-280.

²⁴ A.M.D.A.B., Fondo: Pesca, Asuntos personales, legajo 2.186 (24), Roqué y Compañía.

²⁵ A.M.D.A.B., Fondo: Pesca, Generalidades, legajo 2.133.

²⁶ *Memoria sobre la industria y legislación de Pesca que comprende desde el año 1879 al 1884, redactado de orden superior a propuesta de la Comisión Central por su vocal secretario*, Madrid, 1885, pp. 787-788.

²⁷ GUTIÉRREZ COLOMER, Rafael, 1973, p. 51.

²⁸ GUTIÉRREZ COLOMER, Rafael, 1973, pp. 244-245.

²⁹ GARCÍA SOLA, F., 1888, p. 103.

³⁰ VV.AA., 1895, p. 216.

³¹ La importancia de la hora de llegada a puerto quedó marcada hasta en los propios contratos entre pescadores y comerciantes de pescado. Así se observa en un protocolo realizado para la compra de pescado en San Vicente de la Barquera. En la cláusula 6ª se indica: "Si por cualquier evento las lanchas llegaran algo más tarde en el turno de mañana, siempre que Santos Beraza (el comprador del pescado) tenga tiempo de que el pescado coja el ferrocarril en el día, abonará referida merluza al primer precio (10 cuartos y medio) sino a 8 cuartos...", *A.N.S.V.B.*, Notario: Juan Angel del Corro Gutiérrez, Año 1891, Protocolo nº 25, 16 de marzo de 1891, pp. 107-110.

³² El profesor Ernesto López, experto conocedor del tema, indica: "...uno de los principales objetivos de los procesos de cambio técnico en el ámbito pesquero va a ser intentar reducir el grado de incertidumbre en la evolución temporal de las capturas y, de la misma manera, en la medida de lo posible, intentar regularizar una producción que en sí es irregular y difícilmente planificable", LOPEZ LOSA, Ernesto, 1997, p. 170.

³³ GIRÁLDEZ RIVERO, J., 1996, p. 256.

³⁴ GIRÁLDEZ RIVERO, J., 1996, p. 256.

³⁵ VV.AA., 1901, p. 318.

³⁶ DELGADO CENDAGORTAGALARZA, Ander, 2000, p. 351.

³⁷ Pese a la importancia que tuvo esta embarcación en la flota vasca apenas hay datos sobre ellas. Esperemos, en un futuro próximo, la realización de trabajos sobre el tema para poder dar una idea más detallada de la vida de estos barcos en las flotas pesqueras de los puertos vizcaínos y guipuzcoanos.

³⁸ *EL BERMEANO, Semanario independiente, defensor de los intereses generales de Bermeo*, Año II, nº 56, 28 de septiembre de 1902.

³⁹ GUIARD, T., 1968, p. 254.

⁴⁰ *Archivo de la Capitanía Marítima de Santander*, Lista 3ª, libro correspondiente a los folios 479 al 687, folio 591.

⁴¹ Benigno Rodríguez ya lo anunciaba: "...pescadores pobres que yo conozco y que consiguieron asociarse á particulares para construir un vapor á los tres años de emplearlo ya lo tenían de su propiedad, y a los seis eran dueños absolutos de dos embarcaciones de esta clase de pequeño porte". RODRÍGUEZ, B., 1912, p. 99.

⁴² Los siguientes datos están extraídos de los distintos libros de la lista 3ª de los *archivos de las Capitanías de Castro Urdiales, Laredo, Santander y San Vicente de la Barquera*, correspondiente a los primeros años del siglo XX. Quiere desde aquí dar las gracias tanto a los Capitanes Marítimos como al personal de estas Capitanías por la atención prestada, así como por las facilidades dadas para la consulta de este tipo de documentación.

⁴³ *Archivo de la Capitanía Marítima de Castro Urdiales*, Lista 3ª, Libro 1º, folio 204.

⁴⁴ *Archivo de la Capitanía Marítima de Laredo*, Lista 3ª, Libro 1º, folio 29.

⁴⁵ *Archivo de la Capitanía Marítima de Santoña*, Lista 3ª, Libro 3ª, folio 629.

⁴⁶ *Archivo de la Capitanía marítima de Santander*, Lista 3ª, Libro correspondiente a los folios 479 al 687, folio 617.

⁴⁷ *Archivo de la Capitanía Marítima de San Vicente de la Barquera (A.C.M.S.V.B.)*, Lista 3ª, libro 1º, folio 124.

⁴⁸ *A.C.M.S.V.B.*, Lista 3ª, Libro 1º, folio 123.

⁴⁹ *A.C.M.S.V.B.*, Lista 3ª, Libro 1º, folio 132.

⁵⁰ ORTEGA VALCÁRCEL, J., 1996, pp. 101 y 103, anuncia dos veces (ambas sin citar fuentes) esta fecha, incluso asevera que "*Los primeros vapores en Cantabria, aparte las iniciativas esporádicas y sin éxito anteriores, se matriculan*

a partir de 1898, primero en Santander y luego en Santoña".

⁵¹ Consultados los libros de la lista 3ª de ambas Capitanías, no he encontrado ningún vapor matriculado en esos años, ni en Santander ni en Santoña. Como he indicado con anterioridad, los primeros se dan en el inicio del siglo XX. Otro fundamento para cuestionar tal afirmación es la búsqueda en periódicos locales donde la aparición de este tipo de embarcaciones supondría una noticia relevante por lo que, obviamente, tendría un espacio en sus páginas. Tomando el caso de Santoña, después de consultar *El Avisador* y *El Eco de Santoña* nada indican al respecto, por lo que, a mi entender, esta fecha hay que tomarla como errónea, por lo menos hasta el momento.

⁵² *Archivo de la Cofradía de Pescadores Nuestra Señora del Puerto*, Libro de Actas (1892-1921). Acta del 28 de enero de 1895, sin paginar.

⁵³ ARIAS LAS HERAS, D. y CASTAÑEDO GALÁN, J.M., 1995, p. 145.

⁵⁴ *LA ILUSTRACIÓN DE CASTRO*, Año 1898, nº 32, de 10 de agosto de 1898.

⁵⁵ Los datos biográficos están extraídos de la conferencia por mí pronunciada el 13 de agosto en Santoña con el título *Los Pioneros de la Industria Conservera en Santoña*.

⁵⁶ A.C.M.S., Lista 3ª, Libro 3º, folio 565.

⁵⁷ "Bendición de la Lancha *La Virgen del Puerto*", *EL AVISADOR*, nº 373, de 6 de julio de 1902.

⁵⁸ "*La Traina*", *EL AVISADOR*, nº 378, de 24 de agosto de 1902.

⁵⁹ Este tipo de motor era conocido ya entre la flota de Santoña desde 1933 cuando Gumersindo Valle compra el caso del vapor *Alba Izarra* para instalarle un motor Diesel Deutz "Otto Legítimo" de 40 H.P. por un importe de 22.400 ptas. A.C.M.S., Lista 3ª, Libro 8º, folio 1.307.

⁶⁰ A.C.M.S., Lista 3ª, Libro 9º, folio 1.515.

⁶¹ A.C.M.S., Lista 3ª, Libro 8º, folio 1.372.

Bibliografía

- AGUIRRE, Rafael: *El Cantábrico, entre la vela y el vapor. Una cultura común*. Editorial Txertoa, San Sebastián, 1994.
- ANSOLA FERNÁNDEZ, Alberto: *Cambio económico y modo de vida en las comunidades pescadoras cántabras. Siglos XIX y XX*. Tesis doctoral presentada bajo la dirección de José Sierra Álvarez (1889-1991), Departamento de Geografía, Urbanismo y Ordenación del Territorio, Universidad de Cantabria, Santander, 1996 (inérita).
- ANUARIO de la Comisión Permanente de Pesca para 1868. Resumen de sus trabajos y noticias referentes a la industria pesquera redactado de orden superior por el Vocal Secretario Cesáreo Fernández*, Junta Provisional de Gobierno de la Marina, Madrid, 1868.
- APRAIZ, J.A. y ASTUY, A.: "La pesca en Euskalerría. La pesca de bajura", *Itsasoa* 4, Editorial Etor, San Sebastián, 1984, pp. 74-148.
- APRAIZ, J.A. y ASTUY, A.: "De la vela al vapor", *Itsasoa* 7, Editorial Etor, San Sebastián, 1989, pp. 193-197.
- APRAIZ, J.A.: "Carpintería de ribera y evolución histórico-tipológica de las embarcaciones de bajura en el País Vasco. De la vela al siglo XXI", *Itxas Memoria, Revista de Estudios Marítimos del País Vasco* 2. Museo

- Naval/Untzi Museoa y Diputación Foral de Gipuzkoa, San Sebastián, 1998, pp. 387-406.
- ARBEX, Juan Carlos: *Pesqueros Españoles*. Ministerio de Agricultura, Pesca y Alimentación, Madrid, 1987.
- ARBEX, Juan Carlos: "Embarcaciones tradicionales. La vela al tercio y los últimos pesqueros a vela del Golfo de Vizcaya", *Itxas Memoria, Revista de Estudios Marítimos del País Vasco* 2. Museo Naval/Untzi Museoa y Diputación Foral de Gipuzkoa, San Sebastián, 1998, pp. 363-378.
- ARIAS LASHERAS, David y CASTANEDO GALÁN, Juan Manuel: "El tráfico interior de la Bahía", cap. IV de VV.AA., *Veleros y Vapores. Barcos emblemáticos en el Puerto de Santander. Siglos XVI-XIX*, Santander, 1995, pp. 121-151.
- ASTUI ZÁRRAGA, Aingeru: "Lanchas de pesca a vela", *Itsasoa* 7, Editorial Etor, San Sebastián, 1989, pp. 161-193.
- DELGADO CENDAGORTAGALARZA, Ander: "La introducción de las máquinas de vapor en el sector pesquero tradicional vasco (Bermeo, 1900-1915)", *Itxas Memoria, Revista de Estudios Marítimos del País Vasco* 3. Museo Naval/Untzi Museoa y Diputación Foral de Gipuzkoa, San Sebastián, 1998, pp. 349-362.
- EL AVISADOR: Periódico local*. Santoña, varios años.
- EL ECO DE SANTOÑA*: Periódico local, Santoña, varios años
- EL ORIENTE MONTAÑÉS*: Periódico local, Castro Urdiales, varios años.
- FERRER BRAVO, Mariano de: *Santoña y sus épocas*. Santoña, 1910.
- F.R.: "La industria pesquera en Vigo", *Revista de Pesca Marítima, año 1894*, Imprenta de la Viuda e hijos de Gómez Fuentenebro, Madrid, 1894.
- GÁRATE OJANGUREN, Monserrat y MARTÍN, Javier: *Cien años de la vida económica de San Sebastián (1887-1987)*. Fundación Social y Cultural KUTXA, Obra Social de la Kutxa, Caja Gipuzkoa-San Sebastián, San Sebastián, 1995.
- GARCÍA SOLA, Francisco: "Idea general de la Pesca Marítima de España", *Revista de Pesca Marítima en España, año 1888*, Imprenta de la Viuda e hijos de Gómez Fuentenebro, Madrid, 1888.
- GIRÁLDEZ RIVERO, Jesús: *Crecimiento y transformación del sector pesquero gallego (1880-1936)*, Serie Estudios, Ministerio de Agricultura, Pesca y Alimentación, Secretaría General Técnica, Madrid, 1996.
- GUIARD Y LARRAURI, Teófilo: *La industria naval vizcaína*. Librería Villar, Bilbao, 1968.
- GUTIÉRREZ COLOMER, Rafael: *Santander 1875-1889*. Institución Cultural de Cantabria, Santander, 1973.
- LA ILUSTRACIÓN DE CASTRO*: Periódico local, Castro Urdiales, varios años.
- LABURU, Miguel: *La Escuela de pesca en San Sebastián*, Vitoria-Gazteiz, 1992.

- LÓPEZ LOSA, Ernesto: "Recursos naturales, derechos de propiedad y cambio técnico. La difusión del arrastre a vapor en las pesquerías vascas", LÓPEZ GARCÍA, S. y VALDALISO, J.M. (Eds.): *¿Que inventen ellos? Tecnología, empresa y cambio económico en la España contemporánea*. Madrid, 1997, pp. 157-209.
- MEMORIA sobre la industria y legislación de Pesca que comprende desde el año 1879 al 1884, redactado de orden superior a propuesta de la Comisión Central por su vocal secretario interino, D. R. Gutiérrez Vela. Madrid, 1885.
- OCAMPO SUÁREZ-VALDÉS, Joaquín: "Traineras, vaporas y motoras: cambio técnico y especialización pesquera en Asturias, 1880-1930)", ponencia presentada en el VII Congreso de la Asociación de Historia Económica. Zaragoza 19, 20 y 21 de septiembre del 2001.
- ORTEGA VALCÁRCEL, José: *Gentes del mar en Cantabria*. Banco de Santander/Universidad de Cantabria, Santander, 1996.
- PÉREZ ISCAR, Isaías: *Las Grandes Industrias. Estudio del desarrollo de la industria española en todas sus manifestaciones*. Establecimiento Tipográfico de A. del Pozo, San Sebastián, 1901.
- RODRÍGUEZ RODRÍGUEZ, Manuel Ramón: *Los barcos de fumo. Vapores de Pesca de Candás 1887-1970*, folleto publicado con motivo de la exposición del mismo nombre realizada en Candás entre los días del 25 de julio al 21 de septiembre de 1997.
- RODRÍGUEZ SANTAMARÍA, Benigno: "La pesca por vapores en la costa de nuestra península", *Anuario de Pesca y Estadístico de la Marina Mercante y de la pesca del año 1911*. Ministerio de Marina, Dirección General de Navegación y Pesca Marítima, Madrid, 1912, pp. 97-107.
- VASCONIA INDUSTRIAL Y PESQUERA, Revista mensual, San Sebastián, 1925, Año I.
- VV.AA.: "La pesca del bou con barcos de vapor", *Revista de Pesca Marítima en España, año 1895*, Imprenta de la Viuda e hijos de Gómez Fuentenebro, Madrid, 1895, pp. 214-217.
- VV.AA.: "La pesca en la ría de Vigo", *Revista de Pesca Marítima en España, año 1901*, Imprenta de la Viuda e hijos de Gómez Fuentenebro, Madrid, 1901, pp. 317-320.
- VV.AA.: "Costa Norte de España. Dirección local de Navegación y Pesca de Santoña", *Anuario de Pesca y Estadístico de la Marina Mercante y de la Pesca del año 1907*. Ministerio de Marina, Dirección General de Navegación y Pesca Marítima, Madrid, 1908, pp. 138-141.
- VV.AA.: "Pesca de altura por arrastre en el Norte y Noroeste de España", *Anuario de Pesca y Estadístico de la Marina Mercante y de la Pesca del año 1910*. Ministerio de Marina, Dirección General de Navegación y Pesca Marítima, Madrid, 1911, pp. 138-141.