



ARBEX, Juan Carlos: “Embarcaciones tradicionales. La vela al tercio y los últimos pesqueros a vela del Golfo de Vizcaya”, *Itsas Memoria. Revista de Estudios Marítimos del País Vasco*, 2, Untzi Museoa-Museo Naval, Donostia-San Sebastián, 1998, pp. 363-378.

U·M

UNTZI MUSEOA · MUSEO NAVAL

Donostia · San Sebastián



Gipuzkoako Foru Aldundia  
Diputación Foral de Gipuzkoa

# Embarcaciones tradicionales. La vela al tercio y los últimos pesqueros a vela del Golfo de Vizcaya

Juan Carlos Arbex

## INTRODUCCIÓN

En su novela *José*, ambientada en el puerto asturiano de Cudillero a finales del siglo XIX, el novelista Armando Palacio Valdés describía con un punto de amargura la situación de los pescadores vizcaínos que recalaban cada verano en la estrecha cala del puerto. Sus pesadas chalupas, después de perseguir durante semanas a los bonitos, caían sobre el litoral asturiano agotadas en busca del escaso refugio que proporcionaba una costa abrupta y poco hospitalaria. Palacio Valdés se quejaba de las terribles condiciones de vida de las tripulaciones que llegaban con su carga de bonitos («*Thunnus alalunga*»), alejadas de sus hogares, durmiendo sobre los paneles, cocinando en un escueto fogón y empleando las velas como improvisadas tiendas de campaña. A veces, las estancias se prolongaban más tiempo del acostumbrado por culpa de malos vientos y la situación en las chalupas se deterioraba.

También en las bahías cántabras existen referencias decimonónicas a estos nómadas de la costa, con sus grandes y negras lanchas conocidas bajo el nombre de «marracanas», fondeados frente a Santander, Laredo o al pie del puente de San Vicente de la Barquera. En todos estos casos la procedencia de las chalupas era indefectiblemente vasca, aunque en el Cantábrico central existiera entonces una significativa flota de embarcaciones similares. En un barrido del este hacia el oeste de la costa cántabrica, las embarcaciones pesqueras artesanales del norte peninsular tienen un entronque común que hunde sus raíces en el País Vasco y que se extiende entre los arenales de Las Landas francesas y los últimos acantilados asturianos del Eo. Este es el territorio, o mejor el sector marítimo, sobre el que centramos nuestra atención y sobre el que reinaron la chalupa bonitera vasca y sus hermanas de trabajo.

## 1. ARQUEOLOGÍA PESQUERA

Cuando se aborda el estudio y la clasificación de una flota de embarcaciones, y más aún cuando se trata de buques dedicados a la pesca, antes de dejarse llevar por atavismos culturales e ideas preconcebidas, es imprescindible plantearse tres preguntas básicas: cuándo, dónde y, sobre todo, para qué. Los trabajos de arqueología náutico-pesquera no deberían olvidar que un buque de pesca, perteneciente a cualquier época y cualquier mar del planeta, no es más que una herramienta de trabajo. Un objeto útil y evolutivo sobre el que inciden factores tan diversos como las condiciones oceanográficas de su mar doméstico; las de su refugio costero; de la formación técnica de sus constructores y de los materiales que tienen a mano; las condiciones de uso de los artes de pesca elegidos y los animales que habitan en su zona de actuación; todas ellas impregnadas, además, por un ambiente cultural que suele rebasar los límites geográficos de la zona estudiada.

Demasiadas condiciones como para hacer análisis simples y rápidos. Además de los factores antes mencionados, existen otros de tipo social, económico y medioambiental, no menos importantes y que llegan a condicionar poderosamente el diseño de los buques de pesca. Pongamos como ejemplo el actual diseño de las modernas boniteras polivalentes de la flota de bajura vasca.

Las boniteras que hoy vemos en los puertos del País Vasco y del Cantábrico central trabajan con tres artes o sistemas de pesca: el cerco de jareta para la captura de peces pelágicos de pequeño tamaño y que viven agrupados en bancos; el llamado método del «cebo vivo» para la pesca de túnidos; y, finalmente, la cacea o curricán usada para los mismos peces. La práctica de los dos primeros métodos mencionados requiere de tripulaciones relativamente numerosas, si establecemos la comparación con los escasos hombres necesarios para faenar con las denostadas redes de enmalle a la deriva o los arrastres pelágicos que usan los pescadores franceses vecinos.

Consideremos el hecho de que si la flota de bajura vasca hubiera adoptado estos nuevos métodos, nuestras boniteras habrían empezado a desaparecer hace tiempo, siendo reemplazadas por los cortos de eslora y mangudos buques que hoy faenan desde los puertos franceses (un paseo por los muelles de San Juan de Luz puede ser muy instructivo en este sentido) ya que sus tripulaciones, compuestas por tres o cuatro hombres, son más que suficientes para capturar similares volúmenes de las mismas especies. Pero hay razones sociales que buscan el mantenimiento del empleo en la flota y razones ecológicas para la conservación de unos sistemas de pesca tradicionales que aspiran a proteger las pesquerías estacionales del Golfo de Vizcaya evitando, de esta forma, una sobrepesca suicida. Por esto, la bonitera sobrevive.

Como vemos, seguir el desarrollo evolutivo de un pesquero requiere de algo más que conceptos de ingeniería naval o consideraciones meramente técnicas y etnográficas. Un pesquero es fruto de su tiempo y de sus circunstancias. Y de todas las circunstancias que le moldean día a día, la impuesta por la fauna marina que persigue es posiblemente la de mayor calado.

## 2. LAS EMBARCACIONES DEL CAMBIO DE SIGLO

Respondiendo rápidamente a la primera de las preguntas básicas, acotamos voluntariamente la época en los años que precedieron a la llegada de la propulsión mecánica a la pesca vasca artesanal. Entre 1890 y 1920 se alcanza la última etapa evolutiva de las flotas de bajura a vela en todos los puertos del Cantábrico y debemos apresurarnos a decir que el cambio de la vela a la hélice se hizo a una velocidad vertiginosa. Esta rapidez contrasta vivamente con la parsimonia que se vivió en las flotas pesqueras de otras regiones de la península ibérica, sobre todo del Mediterráneo, propulsadas a vela y de forma mixta hasta bien entrados los años cuarenta.

Las razones para la celeridad vinieron de la mano del fuerte despegue industrial del País Vasco y el consiguiente progreso económico, así como del buen momento pesquero que vivieron las naciones que permanecieron neutrales durante la Primera Guerra Mundial, sobre todo en lo que concierne a Vizcaya. Además, el País Vasco disfrutó de una red de puertos medianamente seguros, circunstancia desconocida para otras flotas artesanales, lo que permitió alojar a las nuevas máquinas al tiempo que se garantizaba el suministro regular del carbón para las calderas de las nuevas embarcaciones. También, y tendremos tiempo de estudiarlo más adelante, este cambio pudo tener interesantes razones náuticas.

La rapidez del cambio tuvo dos efectos dramáticos: por un lado rompió las estructuras tipológicas de las embarcaciones, agrupando en un único buque (las recién llegadas lanchas vaporas) métodos de pesca que antes eran practicados por embarcaciones diferentes. Por otro lado, la brusquedad del cambio barrió de las dársenas a los veleros tradicionales. En nuestro caso se aplica con claridad el aforismo de que «la pobreza conserva y la riqueza destruye» ya que el progreso pesquero acabó con cientos de chalupas y traíneras convertidas en astillas o, en el mejor de los casos, en gabarras de carga.

La segunda de las premisas, la que se refiere al «dónde», está voluntariamente acotada al País Vasco. Sin embargo, resultaría poco instructivo limitarse a la línea de costa comprendida entre el Adour y el Nervión cuando sabemos que nuestras embarcaciones estuvieron presentes a lo largo de todo el litoral comprendido entre Burdeos y las Rías Altas gallegas.

Y llegamos a la tercera y más importante de las preguntas: «para qué». Evidentemente para buscar y pescar unas especies marinas determinadas, almacenarlas a bordo y regresar a puerto lo antes posible. La respuesta parece sencilla, pero contiene la carga genética de la flota; su concepto. El resto de los factores determinantes pueden ser considerados como influjos medio ambientales y culturales que introducen retoques en el diseño primordial.

## 3. TIPOLOGÍA ELEMENTAL

Podemos hacer tres grandes grupos de pesquerías tradicionales y artesanales en el mar vasco. La primera es la referida a especies autóctonas y que podemos denominar con el apelativo «de cantil», generalmente bentónicas, y mayoritariamente representadas por el besugo, la merluza, el congrio y otros peces de «piedra». La segunda es la correspondiente a especies migratorias y estacionales, de vida pelágica, representadas por los túnidos (Atún rojo «*Thunnus thynnus*», Bonito «*Thunnus alalunga*»), los clupeidos (Anchoa «*Engraulis encrasicolus*», Sardina «*Sardina pilchardus*») y los escómbridos (Caballa «*Scomber*

scombrus»). Un tercer grupo abarcaría un conjunto de especies costeras y minoritarias (cefalópodos, crustáceos y otros peces) que no tendrían especial incidencia en el diseño de las embarcaciones<sup>1</sup>.

Para cada una de estas pesquerías se requiere un arte concreto y, en ocasiones, una embarcación específica. A la hora de establecer qué artes de pesca eran necesarios para capturar todas estas especies, deben ser tenidas en cuenta algunas circunstancias biológicas y oceanográficas. Las más significativas son el carácter violento del Cantábrico; la orografía costera marcada por la escasez de grandes playas y arenales tranquilos; la relativa lejanía de los caladeros de piedra más productivos y de las rutas empleadas por los túnidos; por último, la relativa estrechez de la plataforma continental vasca y la abundancia de cantiles

	Embarcación	Esloras Bancadas	Tripulantes	Tipo de pesca
	CHALUPA BONITERA	10 a 17 mts. — 10 a 12	8 a 24 hombres	Cacea
	CHALUPA TXIKI — Meriñake Lancha calera Lancha mayor	9 a 12 mts. — 8 a 10	8 a 12 hombres	Palangre Liña
		TRAINERA	12 mts. — 8 a 9	10 a 19 hombres
	POTIN	6 a 8,5 mts. — 5	5 a 7 hombres	Palangre Liña Nasa
	BAIDEKO	5 a 6 mts. — 4 a 5	5 a 6 hombres	Palangre Liña Enmalle
	BATEL	4 a 5 mts. — 3	3 a 4 hombres	Liña Potera Auxiliar

**Tipología básica.** De los cinco tipos de embarcaciones, la única que puede ser catalogada con rigor y que presenta una cierta uniformidad en su diseño y en sus dimensiones es la trainera.

1. Algo muy diferente sucedió en Galicia con la pesquería de los cefalópodos costeros y el diseño del «polveiro» como velero específicamente construido para la pesca del pulpo con «raña».

de piedra. Todas ellas son suficientes razones para que determinados artes de pesca tradicionales, comunes en otras regiones costeras y ampliamente utilizados para la captura de especies iguales o similares, no pudieran desarrollarse cómodamente en la costa vasca.

Nos referimos a los grandes artes de playa (jábegas, bolinches, sacadas,..) y los artes de arrastre (gánguiles, tartanas, rapetas, bous a la pareja,..) tan significativos en otras pesquerías tradicionales y contemporáneas de la época estudiada. A pesar de contar con una activa pesquería de túnidos, en el País Vasco no fueron nunca montados artefactos fijos de pesca, como las almadrabillas baleares o las almadrabas, siendo la más cercana de éstas últimas la instalada en la isla de Salvora (Galicia) a mediados del siglo XVIII. Existe referencia en los archivos de Marina del Viso del Marqués (Museo Naval) a la petición de permiso para instalar una almadraba de buche en la localidad vizcaína de Ea a finales del siglo XIX. Petición que no fue atendida.

Obligados por su importancia a la hora de moldear las embarcaciones, nos centraremos en primer lugar en las pesquerías estacionales.

### 3.1. Los clupeidos y la trainera

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 los 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. Tanto, que era usual ver remos de haya maciza deformados y partidos. Con un arqueado que rondaba los 5.000 kilogramos, su desplazamiento no alcanzaba los 750 kilogramos, cifra sorprendentemente reducida para una embarcación que tenía que cargar con 15 ó 16 hombres, además de los artes de la pesca, los pertrechos y las capturas.

El diseño resulta todavía más chocante al comprobar que faenaba a la vista de la costa y que empleó redes de enmalle de deriva hasta la adopción del cerco en su época más tardía. Los datos que nos han llegado profusamente sobre sus dimensiones, a través de documentos bermeanos del siglo XVIII<sup>2</sup> o de finales del XIX<sup>3</sup>, hablan de esloras cercanas a los 12 metros, mangas de 2 metros y puntales inferiores al metro. Sin duda podía arbolar dos palos cortos (6 metros), sobre todo y habitualmente el de trinquete en la proa, de los que se cargaban escuetas velas al tercio o de pico. Pero en el remo estaba su elemento básico de propulsión.

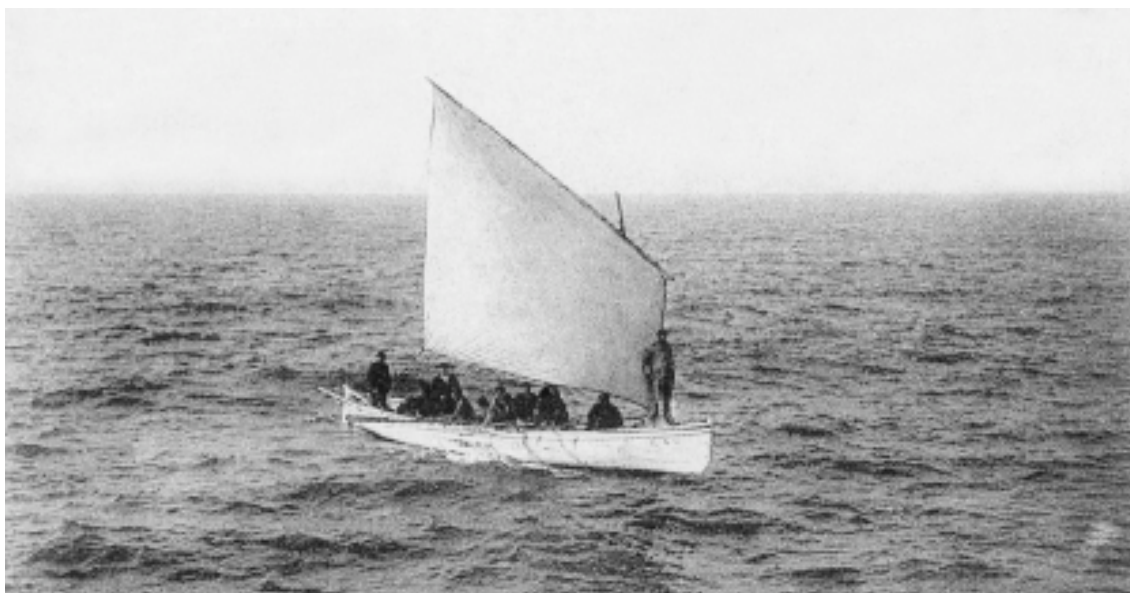
Si observamos las embarcaciones sardineras contemporáneas de la trainera, vemos como en Galicia se empleaban «dornas mecas», «lanchas xeiteiras» y «lanchas de relinga» mangudas, fuertes, bien quilladas y aparejadas con grandes superficies vélicas. En la Bretaña francesa, las «chalupas sardineras» eran embarcaciones oceánicas concebidas como veleros puros de gran capacidad y resistencia: justamente la antítesis de la trainera vasca.

La explicación sólo puede estar en la historia pesquera del País Vasco. La trainera, considerada como embarcación sardinera y anchoera, no pudo ser diseñada ex-profeso para tal fin. Antes bien, se trata de una lancha ballenera adaptada a nuevos fines. La cultura pesquera, entendiéndola desde el punto de vista del diseño de buques y de la evolución de artes y aparejos, se caracteriza por un lento desarrollo. Sólo así puede comprenderse que al desaparecer la caza de la ballena «a vista de la costa» los puertos se encontrasen con una interesante flotilla de lanchas balleneras a la que fue necesario asignar una nueva tarea.

El milagro de la trainera fue, entonces, su camaleónica adaptabilidad. Su ligereza le permitía ser varada en tierra y, antes de evolucionar hacia modelos más eficientes y acordes con los estáticos artes de enmalle de deriva con los que trabajaba (los llamados «abocartes»), llegó desde el Mediterráneo el arte de cerco de jare-

2. Documentos que fueron recogidos por GRACIA, J.A. en su *Estudio Histórico de una Comunidad de Pescadores: La Cofradía de Bermeo en el siglo XVIII*, tesis presentada en la Universidad de Deusto en 1980.

3. PAZ GRAELLS en su *Exploración científica de las costas del Departamento del Ferrol*, del año 1870, describe a las traineras como análogas a las barcas balleneras.



*Impulsados por un nordeste débil, los 10 tripulantes de una embarcación de pesca entran en el puertecillo de Biarritz con los remos preparados para negociar la estrecha bocana. Por los finos de su casco y la numerosa tripulación, se trata de una trainera que faena con redes de enmalle o de cerco, si bien el arte no se aprecia a bordo. El color del casco invita también a pensar en una de las traineras que usaban el blanco como supuesto atrayente de los cardúmenes. También es otra característica de la trainera el amplio tambucho de proa sobre el que se coloca quien otea el mar en busca de pescado y que, ahora, se prepara para lanzar la estacha de amarre al muelle. Arbola una gran vela al tercio muy evolucionada y que hace firme la amura al mismo pie del mástil hasta casi trabajar como una vela áurica o de cuchillo. Este detalle data la construcción de la lancha a comienzos de nuestro siglo. (Postal Colección Norberto Chiapuso).*

ta sardinero para confirmar un diseño que parecía condenado a desaparecer. Efectivamente, el sistema del cerco, en sus acepciones de «traina» y de «bolinche», requerían de embarcaciones rápidas de maniobra. La capacidad de la trainera era suficiente para transportar a bordo las redes de hasta 40 brazas de longitud (70 metros aproximadamente) y 9 brazas de caída (16 metros aproximadamente), de tejido fino y de poco peso<sup>4</sup>. La faena con el cerco de jareta rentabilizaba la abundancia de brazos existente a bordo y daba sentido al gobierno de la embarcación mediante espadilla, más ágil que con el timón de codaste convencional.

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

La utilidad de la trainera y su adaptación al sistema del cerco de jareta se extendió a lo largo de la costa norte de la península recalando en las Rías Bajas gallegas. Allí, la importación del sistema de cerco de jareta desde el Cantábrico a partir del año 1900, en sustitución del dominante «xeito» (arte de enmalle de deriva similar a los «abocartes» cantábricos y los «sardinales» catalanes), trajo también consigo la introducción del buque mejor adaptado para su empleo: la trainera. Sin embargo, la peculiaridad de las traineras gallegas radicó en su envergadura. La quietud de las rías permitió el uso de redes de cerco de mayores dimensiones<sup>5</sup>, faenadas desde traineras de hasta 25 tripulantes, 16 de ellos remeros, y con cerca de 18 metros de eslora.

4. Seco y recién tintado, lo que le hacía perder la grasa del pescado, un boliche bien plegado podía ser transportado sobre los hombros de un solo pescador.

5. Arturo Romani, en recopilación de artículos periodísticos bajo el título *La Pesca de Bajura en Galicia*, Ediciós do Castro, 1981, indica unas medidas para las primeras redes de cerco de jareta gallegas de 400 a 500 metros de longitud por 150 ó 180 metros de alto. Estaban compuestas por cinco paños y, tras introducirse en las Rías Bajas, fue oficialmente aprobado su uso en la ría de Muros en 1916, después de años de conflictos con los pescadores que empleaban el «xeito». El cerco de jareta también recibió oposición y resistencias entre los pescadores ampurdaneses que utilizaban los enmalles o «sardinales». Sin embargo, el autor desconoce si estas reticencias ante el nuevo sistema existieron en el País Vasco.

### 3.2. Los túnidos y la chalupa

La segunda gran familia de peces estacionales que visita regularmente el golfo de Vizcaya es la de los túnidos, concretados en dos principales especies: los bonitos de aleta pectoral larga (Bonito del Norte, «*Thunnus alalunga*») y los atunes rojos (Cimarrón, «*Thunnus thynnus*»). Unos y otros son especies viajeras de larga distancia que acuden a las costas del Cantábrico en busca de alimento al inicio del verano. En ambos casos se trata de bandadas de ejemplares jóvenes, sin madurez sexual, y de poco tamaño. Los bonitos cruzan el Atlántico desde el mar de Sargazos a partir de su primer año de vida y hasta que cumplen los cuatro o cinco, momento en el que olvidan sus viajes de juventud. Por su parte, los atunes rojos de hasta tres años de edad que se capturan en el Cantábrico son individuos que remontan la costa de Portugal desde la costa marroquí y canaria para después regresar al Atlántico. Los estudios llevados a cabo por el Instituto Español de Oceanografía, señalan que se trata de ejemplares nacidos en el Mediterráneo en años inmediatamente anteriores. Estos atunes, ya con mayor edad y tamaño, pueden volver al Cantábrico en su ruta hacia aguas de Noruega y los bancos de arenque, desde el Mediterráneo a donde habrían acudido a desovar en primavera.

El trasiego de estos túnidos por las fachadas atlánticas europeas fue objeto de una activa pesquería tradicional en el Cantábrico central y oriental, así como en aguas francesas de Bretaña. En ambas regiones europeas se desarrollaron flotas de embarcaciones específicas que alcanzaron su mayor desarrollo a finales del siglo XIX. Mientras en la Bretaña evolucionaba el atunero a vela aparejado con velas de cuchillo (cuyo elemento más representativo fue el «*thonnier de Douarnenez*»), en la costa cantábrica se puso a punto una embarcación de altura conocida con el nombre de chalupa bonitera.

Las necesidades de la pesquería eran muy estrictas: las bandadas cruzaban a cierta distancia de la costa, por lo que eran necesarios buques de porte y peso que, necesariamente, tendrían que propulsarse a vela. Además, debían ser lo suficientemente veloces como para trabajar con las líneas de cacea, único sis-



SAN SEBASTIAN - UN FALUCHO DE PESCADORES

*Una chalupa bonitera se acerca a puerto. Las perchas de cacea han sido desmontadas y asoman por la popa, en tanto que las falcas que elevan la borda continúan colocadas, a excepción de las que libera dos toletes a cada banda para usar los remos de maniobra. La embarcación tiene una eslora aproximada de 12 metros y obedece a la tipología clásica de finales del XIX. La posición de la verga de proa y de la vela mayor indican que navega con viento flojo de popa y que la vela de proa está desventada. La palabra «falucho» no debe sorprender ya que fue un apelativo genérico de la época utilizado por los no iniciados para designar cualquier velero menor. Los faluchos, con vela latina y originarios del Mediterráneo, llegaron hasta Galicia a finales del XVIII de la mano de fomentadores catalanes de sardina. De allí, el nombre pudo extenderse por el Cantábrico y ser empleado, en forma errónea, por el impresor de la postal. (Fotografía de Otero, editada como tarjeta postal por Vda. de Laborde, Tolosa. Colección Norberto Chiapusu).*

tema de pesca conocido hasta 1900 para la captura de túnidos<sup>6</sup>. Las formas tendrían que ser llenas para cargar las capturas, pero aptas para bogar con dos o tres remos por banda y así franquear fácilmente las barras de los puertos y bahías. No podían ser de bordas excesivamente altas pues los pescadores tenían que manipular por el costado las líneas de pesca e izar a bordo, con la ayuda de bicheros, peces relativamente pesados. A la hora de navegar, estas bordas eran realizadas mediante falcas desmontables y, sin mayores inquietudes por la maniobrabilidad, las chalupas podían ser gobernadas a través de timones de caña convencionales.

Si en las traineras encontramos mástiles que apenas alcanzan una longitud similar a la mitad de la eslora de la embarcación, las chalupas boniteras arbolaban un palo mayor de igual longitud que la eslora, situada entre 14 y los 16 metros, y un trinquete mucho más corto. La manga llegaba a los cinco metros, configurando cascos muy llenos que calaban apenas metro y medio. Aspecto éste que proporcionaba a la embarcación una obra viva apta para la velocidad y facilidades para refugiarse en unos puertos afectados, más que por unos calados reducidos, por unas diferencias mareales de consideración.

### 3.3. La pesca bentónica y la lancha calera

Tras conocer las embarcaciones usadas para la pesca de las especies estacionales, nos encaramos con las diseñadas para la pesca de especies domésticas. Serían, en términos generales, las encargadas de transportar hombres y aparejos desde los puertos hasta los cantiles o calas situados al borde de la plataforma continental y en fondos de 200 metros o más, en pesquerías «al día». Las especies bentónicas así obtenidas eran el besugo, la merluza, el congrio, los escualos y el mero<sup>7</sup>. Los aparejos empleados eran de anzuelo, en las modalidades de liña y palangre, caracterizados por lo estático de su maniobra.

No parece haber duda de que si un puerto poseía una flotilla de chalupas dedicadas a la pesca de túnidos durante el verano, resultaba de todo punto imprescindible rentabilizarlas el resto del año. Tanto más cuando, para llevar a cabo estas pesquerías invernales, era recomendable el uso de embarcaciones de cierto porte capaces de alcanzar los lugares de pesca emplazados a más de diez millas de la costa. Fortaleza, capacidad de carga y estabilidad eran características prioritarias. Y la chalupa cumplía holgadamente con las especificaciones requeridas.

Así pues, la chalupa resultaría ser «bonitera» desde julio hasta octubre, para transformarse en «besuguera» de noviembre a marzo y, eventualmente, en «merlucera» durante la primavera. La polivalencia es un fenómeno tan natural en la pesca que no dejan de ser interesantes las noticias referentes a la flota de chalupas boniteras bermeanas, varadas en las marismas de Busturia durante los inviernos a la espera de la costera de túnidos, y flotillas de traineras ociosas durante los veranos. Esta información, recogida por Jesús Urkidi y Juan Apraiz en su trabajo «La construcción naval en Bermeo»<sup>8</sup>, nos descubre una intrasigente especialización que sólo podría florecer en el seno de una comunidad económicamente poderosa. También, y por motivos opuestos, contrasta la utilización de traineras en la pesca a la cacea de bonitos practicada en determinados puertos guipuzcoanos, como Fuenterrabía<sup>9</sup>.

Uno de los rasgos más personales de la flota pesquera vasca de finales del XIX es la ausencia de artes de arrastre artesanal. Mientras en el Mediterráneo, en el Atlántico sur y en Galicia prosperaban las «barcas de bou», los «faluchos a la pareja» y los «galeones» respectivamente, como buques insignia de las flotillas, la pequeñez de nuestra plataforma continental erigió a la chalupa y el anzuelo como protagonistas.

---

6. El sistema de «cebo vivo», mayoritariamente empleado por la flota del Cantábrico oriental y central, es un invento procedente del Pacífico y desarrollado en primer lugar por pescadores japoneses. A partir de 1925 el método fue adoptado por pescadores profesionales de California y no llegó a la costa atlántica europea hasta la década de los cuarenta. Por otra parte, en 1926 se hicieron ensayos franceses frente a Finisterre a bordo del vapor *Hébé* para la pesca del bonito con redes de enmalle de deriva. Finalmente, la pesca de túnidos con redes de cerco es también de procedencia norteamericana y fue ensayada en la costa guipuzcoana por cerqueros convencionales a finales de los cuarenta. Las pruebas no dieron los resultados apetecidos por la fragilidad de las redes, la escasa velocidad de la embarcación y la dificultad en mantener fijo el banco de bonitos cercado.

7. El mero negro o mero de altura del golfo de Vizcaya «*Epinephelus guaza*»=«*Serranus gigas*», con casi metro y medio de envergadura y presente hace cien años en toda la costa vasca y en los cantiles de hasta 400 metros de fondo, es hoy una especie prácticamente extinguida en nuestras aguas. Igual ha sucedido con otras especies antes comunes y objeto de una pesca estacional muy activa, como con la gran corvina, andeja o lantesa «*Argyrosomus regius*» que ya no visita nuestra costa con la periodicidad anterior.

8. «La construcción naval en Bermeo», *Bermeo. Udalerri eta itsasoko gaiet buruzko aldizkaria*, nº 1, 1981, pp.153-203.

9. Recogida en el artículo de BOSS, J.L. y LARRARTE, M.: «Au temps des grandes chaloupes basques», *Chasse Marée*, nº 61, dic. 1991, donde se señala la existencia de una trainera bonitera en Fuenterrabía, con ocho bancadas y doce remeros. Desconocemos las rutas migratorias de los bonitos a comienzos del presente siglo. Y es posible que estas rutas se acercaran más a la desembocadura del Bidasoa que lo hacen hoy en día. En todo caso, este sí es un caso de polivalencia notable por parte de la trainera.



Perla flota pesquera del Cantábrico estaba compuesta por algo más que chalupas de altura y traíneras, ya que existía toda una colección de embarcaciones complementarias caracterizadas por su similitud. A decir verdad, en pocas regiones atlánticas europeas se encuentra una flota pesquera tan homogénea en cuanto a su diseño general, hasta el punto de resultar sumamente confuso clasificarla como no sea atendiendo al número de sus bancadas o a la pesca que practican. Esta dificultad aumenta con las peculiaridades de cada región cantábrica, de cada puerto e incluso de cada patrón. Recordemos que si la construcción de embarcaciones pesqueras sigue estando hoy día dominada por las concretas necesidades de cada armador, lo que produce ejemplares únicos, esta regla era más clara hace un siglo.

Si bien las chalupas de altura podían asumir la pesca bentónica en los caladeros más alejados de la plataforma continental, los puertos dispusieron de otras embarcaciones similares a las anteriores y de menor tamaño, preparadas para faenar con aparejos de anzuelo, redes de enmalle y nasas.

Así, en algunos puertos de Cantabria, como Santander, Laredo o San Vicente de la Barquera, aparecen referencias a una llamada «lancha mayor», copia a escala reducida de la chalupa bonitera. Igual embarcación existió en Vizcaya y Guipúzcoa bajo la denominación de «meriñake», «lancha calera» o «txalupa txiki». Con ellas era también posible cacear bonitos, aunque su trabajo se centraba en los cantiles cercanos al puerto.

Bajo el nombre de «potín» podemos englobar a una serie de embarcaciones de entre 6 y 8,5 metros de eslora, capaces de alcanzar los caladeros de merluza y caracterizadas, al menos en Vizcaya, por arbolar dos mástiles y un plano vélico formulado al revés que en la chalupa de altura: la vela de mayor superficie se largaba a proa. Más reducido que el potín, el «baideko» no superaba los 6 metros de eslora y cubría el mismo trabajo que su hermano mayor para, además, conseguir sardinas con las que cebar palangres mediante el uso de redes de enmalle de deriva en el interior de las bahías.

Finalmente, con el nombre genérico de «batel» (País Vasco) y «barquía» o «barquilla» (Cantabria) se describen embarcaciones menores de hasta 6 metros de eslora capaces de largar una única vela en un mástil ligero y aproado. A esta embarcación se le asignaban pesquerías artesanales cercanas a puerto y, en algunas ocasiones, escapaban al diseño general de la flota gracias a sus popas estampas<sup>10</sup>. Un resumen general de la flota puede contemplarse en el cuadro adjunto, recordando que existieron múltiples variantes y que las únicas embarcaciones provistas de cubierta fueron las chalupas boniteras de altura de última generación<sup>11</sup>.

#### 4. LA VELA AL TERCIO

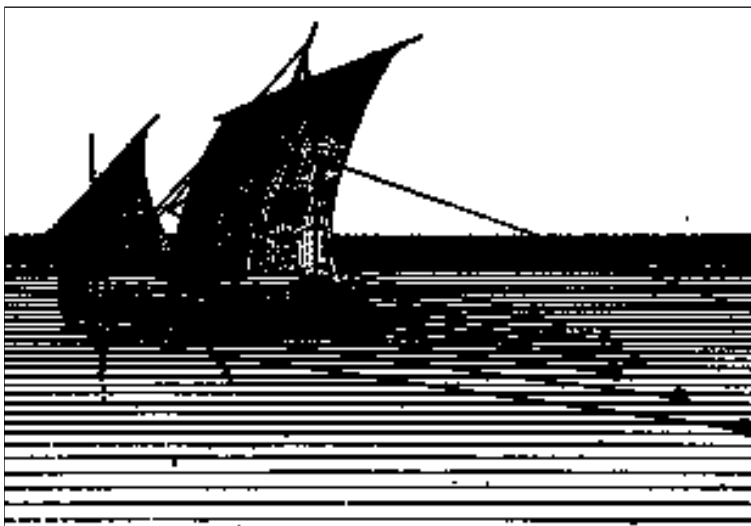
La descripción y el estudio que encaramos a continuación sobre la vela al tercio en la flota pesquera artesanal cantábrica tiene que ser considerada como un intento de dar respuestas lógicas y con base técnica al tan personal diseño de las embarcaciones. Voluntariamente, no entraremos en la polémica de los primitivos orígenes mediterráneos de algunos rasgos de identidad de las embarcaciones vascas, defendidos por especialistas franceses<sup>12</sup>, ya que se remontan a épocas anteriores al comienzo de la pesca de la

10. Los bateles de diseño «internacional», con popa estampa, estuvieron presentes sobre todo en el País Vasco francés y en la flota de recreo. Merece la pena resaltar la existencia de una flota viva de bateles a vela en Rivadeo (Lugo) y Castropol (Asturias), conocida entre los amantes de la vela tradicional como botes de Rivadeo y propulsada por velas al tercio muy picadas del tipo «latino» (de caída de proa muy corta).

11. Las galernas y las consiguientes pérdidas de vidas humanas aconsejaron unas medidas mínimas en las embarcaciones que se alejaban de la costa, dictadas por la Cofradía de Pescadores de Bermeo y sancionadas por la Capitanía General del Departamento Marítimo de El Ferrol, con fecha 1886. Pero en estas normas no se menciona la imposición de cubierta en las chalupas. Habría que esperar hasta los primeros años del siglo XX para que se construyan chalupas boniteras dotadas de cubierta. Comentado por URKIDI, J. y APRAIZ, J. en «La construcción naval...», op. cit.

12. Notablemente por el investigador François BEAUDOUIN en su conferencia «Les bateaux de pêche basques», pronunciada en la Universidad de Deusto en abril de 1973 (*III Semana de Antropología Vasca*, t.II, v.IV, Bilbao, 1976, pp.303-324).

Según Beaudouin, las rodas curvadas, los codastes fuertemente curvados y remangados, acompañados por timones cuyas palas siguen dicha curvatura y sobresalen más allá de la quilla, así como el sistema de toletes que atraviesan la regala y se unen al remo mediante estrobo, son características que se nutren del mismo stock técnico que muchas embarcaciones primitivas mediterráneas. Este fenómeno afectaría únicamente a la zona comprendida entre Galicia y Arcachon. A este respecto, y sin desear entrar en el fondo de la cuestión, no cabe duda de que existe un fuerte paralelismo entre las embarcaciones tradicionales de la Bretaña y Galicia. Comparando los perfiles de una dorna de El Grobe y una barca sardinera de Douarnenez, ambas de finales del XIX, nos parece estar contemplando buques del mismo puerto. Siguiendo esta idea, la flota tradicional desarrollada entre Burela y Biarritz puede parecer fuera de lugar, ya que no se amolda a los cánones seguidos a lo largo de la fachada atlántica. Por así decirlo, la flota vasca es una discontinuidad que invita a elucidar. Sin embargo, si se retrocede al siglo XVIII y se comparan los modelos de chalupas bretonas y vascas, sorprende la similitud entre ambas. Nos encontraríamos entonces ante orígenes comunes y evoluciones regionales que en el transcurso de dos siglos formarían unas flotas específicas. Galicia y Bretaña tienen una costa, unas rías y un mar muy similares. El golfo de Vizcaya es diferente.



*Este dibujo de una chalupa caceando figura en el Diccionario de la Pesca Española de Benigno Rodríguez Santamaría, publicado en 1923. Se trata de una representación fiel que, además, muestra la braza que maniobra la verga del trinquete. Según el texto que le acompaña, en 1923 subsistían en el Cantábrico 150 embarcaciones a vela que practicaban el curricán para la pesca del bonito y del atún, junto a una flota de 300 lanchas vaporas.*

ballena. Antes bien, resulta más razonable desde el punto de vista evolutivo responsabilizar a la caza de la ballena del aspecto final de nuestros últimos pesqueros a vela.

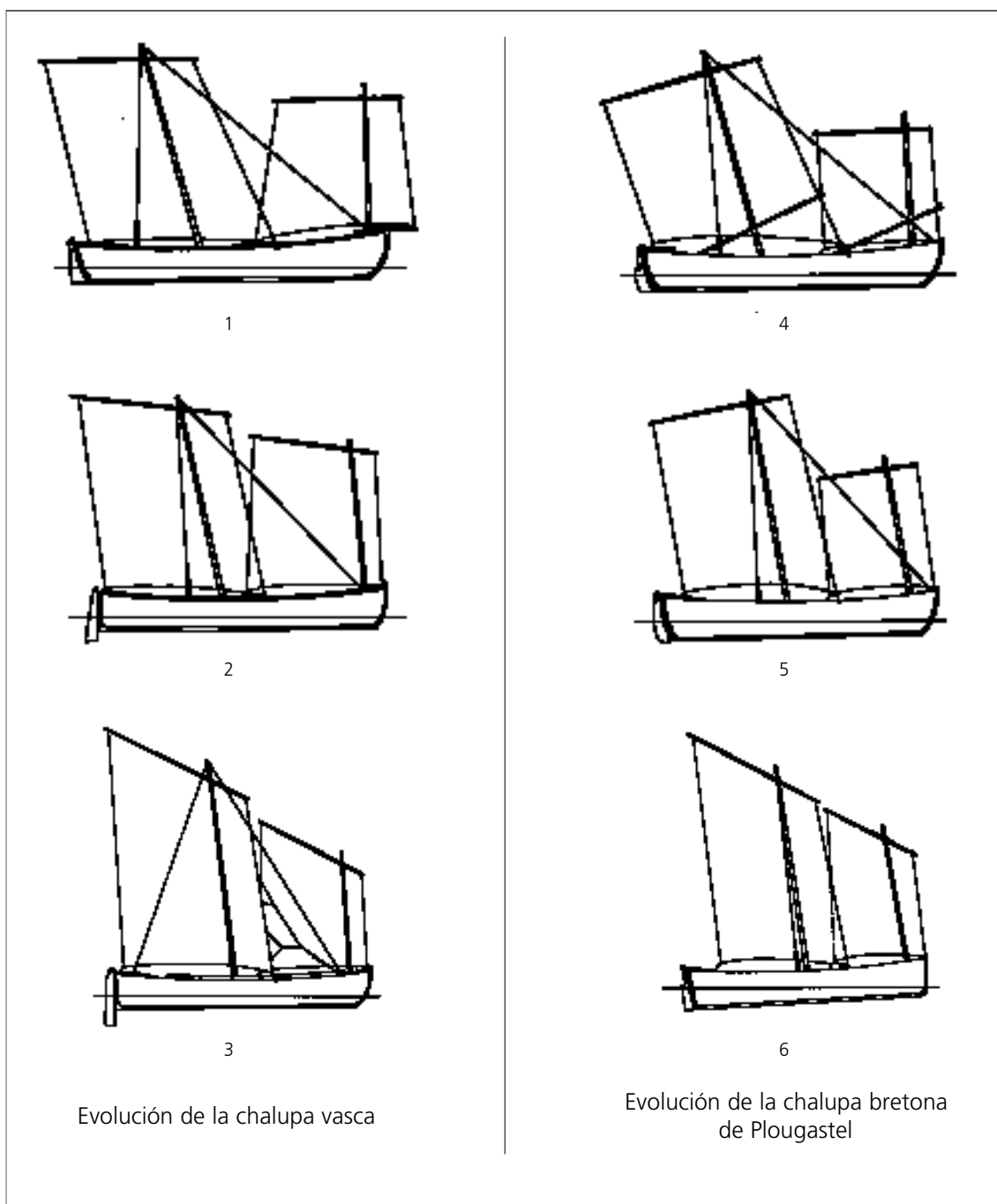
Conviene hacer, previamente, algunas rápidas observaciones acerca de la historia de la vela para aquellos lectores no familiarizados con tema. Para hacernos idea de las velas más primitivas tenemos que imaginar a un hombre en pie sobre un objeto flotante, con los brazos abiertos en cruz y sosteniendo en sus manos un tejido que se hincha al viento. El tejido estaría compuesto por paños largos y estrechos unidos entre sí hasta formar un gran lienzo de forma cuadrada o rectangular<sup>13</sup>. Si reemplazamos el cuerpo de ese hombre por un mástil y sus brazos por una verga, obtenemos la vela cuadra, origen de todas las velas que evolucionaron en el mundo occidental.

Mientras la vela cuadra fue empleada como simple auxilio a la verdadera energía que movía los buques, los hombres a los remos, no fue necesaria ninguna evolución. Si los vientos eran favorables, es decir, si soplaban de popa, la vela cuadra cumplía sus funciones sin mayores problemas. En caso de vientos contrarios, se recurría a los remos o se retrasaba el viaje. Si se requerían velas de mayor tamaño, se hacían buques más grandes que, gracias al mayor espacio disponible a popa del mástil, permitían alejarse hacia atrás y «cazar» o sostener con eficacia los dos puños o extremos inferiores de la vela sin que el aire resbalara bajo la relinga inferior o pujamen.

El verdadero problema para la vela cuadra llegó cuando se hizo necesario disponer de una vela capaz de hacer navegar una embarcación pequeña hacia barlovento, contra el viento. De hecho, la evolución de la vela fue asunto en el que participó decisivamente la llamada «pequeña marina», la de las embarcaciones de cabotaje y, sobre todo, la de los pesqueros. Y esto por una básica razón de «peso»: un gran buque equipado con velas cuadras y dando bordos, o lo que es lo mismo, navegando hacia donde sopla el viento por el sistema de hacer una ruta en zig-zag, tendrá que virar cada cierto tiempo para ofrecer el otro costado al viento y recuperar así su rumbo. Llegado el momento, el timón orientará la proa del buque hacia el lugar de donde viene el viento, las velas se verán aplastadas contra el mástil al recibir el aire por su cara delantera, se frenará el andar del buque y el éxito en la maniobra de cambio de bordo quedará confiado a la inercia del buque. Una vez franqueada la frontera y con el buque abatido sobre el costado, las velas cuadras se reorientan y prosigue la navegación hasta la siguiente bordada.

Pero ¿qué ocurre si el buque es pequeño y carece del peso suficiente para vencer las dificultades de un cambio de bordo por escasez de inercia? Para evitar que el viento frene la marcha de la embarcación, lo más adecuado es bajar la vela en el momento de dar la bordada, girando al tiempo la verga para colocarla paralelamente a la quilla, pasarla al otro lado del palo y volver a izarla una vez virada cuando la proa del buque ha enfilado la dirección deseada. Esto es posible hacerlo cuando se cuenta con suficiente tripulación y con un aparejo ligero. También es posible usar el empuje de unos cuantos remos para

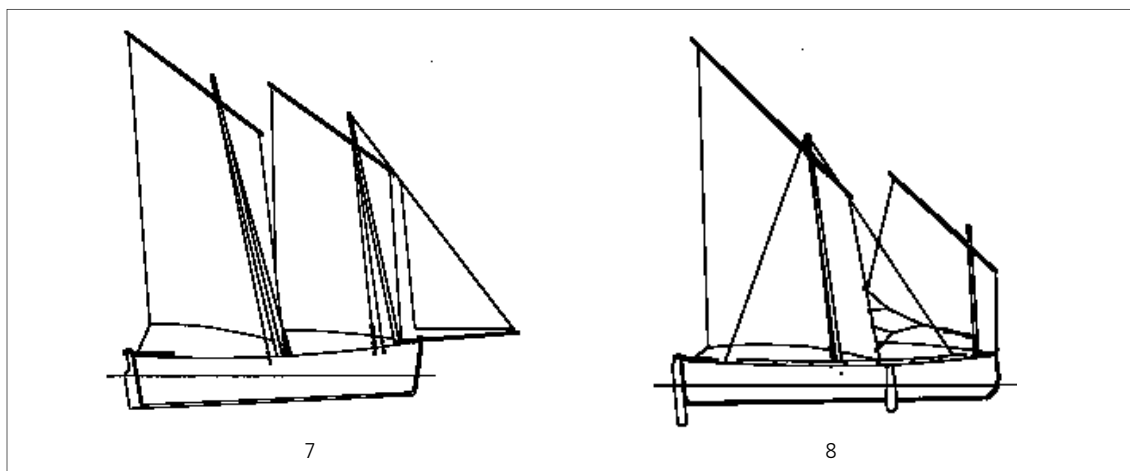
13. La forma vendría obligada por la forma del paño pues, ya fuera tejido a mano o con la ayuda de telar, los paños fueron y son siempre tiras de formato rectangular. Las velas se confeccionan con tiras de paño unidas longitudinalmente.



La comparación entre la chalupa vasca y la bretona señala su paralelismo en busca de la vela áurica. La embarcación 1 es un «trincado vizcaíno» («Voilure de Trincadoure usitée en Espagne et à Bayonne») de mediados del siglo XVIII extraído de los Souvenirs de Marine del Vicealmirante Pâris. Su contemporánea de Bretaña representada en el dibujo 4 (Chalupa de l'Iroise y de Concarneau) es una réplica casi exacta dibujada también por Pâris. Destacan en la bretona las perchas para tensar la caída de proa de la vela cuando navegan de bolina.

Los dibujos 2 y 5 muestran los mismos buques en la primera década del siglo XIX. El dibujo 5 pertenece a M. Consolin, Maestro Velero del Arsenal de Brest, publicado en 1859. Su contemporáneo vasco, dibujo 2, es una reconstrucción hipotética del autor. La mayor diferencia entre estos dos diseños y los primeros están en el paralelismo de ambos mástiles, la mayor envergadura de los mismos y el avance de la driza hacia proa.

En la tercera fase de la evolución, dibujos 3 y 6, que podemos situar entre 1860 y 1880, se aprecia un fuerte parecido entre las chalupas. Las velas han ganado altura al picarse las vergas, pero siguen amuradas en la borda y lejos todavía del pie del mástil. Sin embargo, la bretona 6 ha perdido los estais y aparece con su casco muy apopado para combatir la deriva. La vasca 3, profundiza su timón y exhibe un aparejo de bolina para la vela mayor. Las drizas ya se hacen firmes al pie del mástil. El dibujo 3 se realizó a partir de la maqueta conservada en el Museo Naval de Madrid, datada a mediados del XIX. El dibujo 6 ha sido confeccionado a partir de esquemas publicados en el volumen tercero de Ar Vag.



7 y 8. Fase final de la evolución en la chalupa bretona de Plougastel y una chalupa bonitera vasca, en los primeros años del siglo XX. Las similitudes existentes en el último tercio del XIX (ilustraciones 3 y 6) han desaparecido por completo. La embarcación bretona, dibujo 7, ha evolucionado totalmente hacia la vela áurica, amurando las velas al pie de los palos y hundiendo su popa. Para compensar el desequilibrio de dos velas al tercio tan parecidas, aparece un foque. No hay estais y sí obenques. El dibujo fue elaborado a partir de la publicación *Ar Vag* antes mencionada.

Entre tanto, la chalupa vasca del dibujo número 8 ha quedado estancada en el siglo XIX, picando sus vergas de tal forma que ya no tiene el punto de driza «al tercio» de su longitud, sino «al cuarto». Como conseguir velocidad es importante, el casco ha decidido no aumentar su calado y por ese motivo ha tenido que alargar la pala del timón y compensar el posible abatimiento gracias a una orza móvil que se instala a sotavento y en el primer tercio de la eslora. Los estais o burdas se mantienen, así como la primitiva bolina que tensa el borde de ataque de la vela mayor.

Entre estos dos diseños náuticos hay una distancia de casi cuarenta años, aunque las dos embarcaciones convivieron entre 1890 y 1915.

forzar la virada del buque, maniobra que bien pudo ser empleada por nuestras chalupas en casos de viento escaso.

El hecho de colocar la verga en sentido longitudinal, aunque fuera momentáneamente y en el transcurso de una maniobra, fue un gesto inicial en el lento proceso que desembocó en las velas «áuricas»: velas que, al contrario de las cuadras, se sitúan en un plano longitudinal paralelo al eje proa-popa del buque y están capacitadas para trabajar recibiendo indistinta y alternativamente el viento por sus dos caras. La historia de la navegación no recoge el momento en el que la vela cuadra se transforma, lo que resulta lógico por el doble motivo de constituir un proceso extremadamente lento y por el hecho de afectar a las pequeñas embarcaciones de pesca, muy poco documentadas. Pero sí hemos visto sus consecuencias prácticas y el diferente camino recorrido en las fachadas marítimas europeas.

En el Mediterráneo, la vela latina alcanza su máximo desarrollo como vela áurica y carecemos de espacio en estas páginas para aventurarnos en sus orígenes y evolución. En la costa del Atlántico, los procesos de transformación de la vela cuadra en su camino hacia la práctica vela que sitúa su plano en el eje del buque, pasaban por la vela «de pico», «de trincadura» o «al tercio». Así pues, vela latina y vela al tercio marcan dos zonas náuticas muy determinadas, con un área de «contacto» situada en el litoral portugués.

Cuando contemplamos los primitivos buques atlánticos, desde el «drakkar» normando hasta los barcolongos del siglo XIII, dotados de mástiles triples (enterizos) y en candela (verticales) de los que penden velas cuadras puras, y los comparamos con el aparejo al tercio de una embarcación tradicional atlántica, vemos cómo se han producido tres cambios fundamentales: los mástiles ya no son verticales y no se levantan en el centro de las embarcaciones; las vergas no están suspendidas de los mástiles (punto de driza) por su justa mitad sino a un tercio o a un cuarto de su longitud total; y las velas se han deformado hasta configurar trapecios irregulares.

El eslabón entre los barcolongos medievales, muy parecidos a los que figuran en los sellos de villas atlánticas como San Sebastián, y la chalupa tradicional, es el llamado «trincado vizcaíno». Podemos describir este tipo de embarcación como un lanchón de poco calado, dos proas, forrado a tingladillo y aparejado en «trincadura», lo que suponía uno o dos palos sin crucetas, cargando velas de pico o al tercio. Los «trincados», veleros relativamente veloces y que se emplearon como avisos y escampavías en la Armada, trabajaron también en la flota mercante. A lo largo del XVIII, encontramos referencias a pequeños veleros de cabotaje que recibieron el sobrenombre de «vascos» y que no son otros que «trincados» evolucionados.

Podemos ofrecer el pequeño esquema de un proceso evolutivo de la chalupa desde su ancestro el «trincado». Proceso que no es único de las chalupas vascas y que comparamos con otra embarcación atlántica, la llamada «Chaloupe de Plougastel», en la costa bretona, extraordinariamente parecida a nuestras chalupas de altura<sup>14</sup>.

Tantos cambios fueron suscitados con el único objetivo de remontar mejor el viento. Y es que, cuando las velas se hicieron aúricas y las embarcaciones empezaron a «ceñir» y a navegar fácilmente aprovechando vientos de través y vientos de amura, los marineros descubrieron con preocupación que, en los buques pequeños, la deriva se incrementaba. Para contrarrestarla, había que buscar la forma de aumentar la resistencia al desplazamiento lateral aumentando la superficie de deriva bajo el agua. Y esta modificación tenía que plantearse hacia la popa de la embarcación, lugar desde donde se gobierna el conjunto. Se encontraron soluciones como el apopamiento de los cascos y, desde luego, la adopción de timones de pala ancha y larga.

Estas adaptaciones conducían al centro de empuje de la deriva lateral hacia popa. Pero si el centro de empuje vélico no acompañaba al de deriva en su camino hacia popa, cuando el buque remontaba el viento se producía un par que desequilibraba el conjunto y provocaba el abatimiento del velero de forma inexorable sin que la fuerza de ningún timón pudiera remediarlo. Era entonces preciso aumentar la superficie vélica hacia la popa o, en todo caso, ser capaces de inclinar los mástiles hacia atrás para retrasar el centro vélico.

La chalupa bonitera es un buen ejemplo de esta adaptación. Por un lado utilizaba una vela «mayor» que podía triplicar en superficie a la del trinquete. Por otro lado, era capaz de inclinar hacia popa el mástil, mediante el espacioso cajeadado de su carlinga y la adopción de cuñas móviles, cuando navegaba de bolina (buscando barlovento) con lo que retrasaba un poco más el centro vélico. En los largos y en las empopadas, el mástil recuperaba su posición más vertical. Con vientos de través, el palo mayor podía inclinarse a sotavento gracias a sendas cuñas. La lucha contra la deriva se ganó también en el diseño del casco, dibujándose unas líneas de popa muy afinadas que lograban el doble propósito de permitir un rápido escape del agua y una estructura plana y vertical que ejercía fuerte resistencia al desplazamiento lateral del buque.

En resumen: para navegar contra el viento, los buques pequeños se adaptaron en tres direcciones consecutivas. Primero movieron sus velas para orientarlas en el sentido proa-popa (aurificación) y así trabajar con el viento en cualquiera de sus caras. Segundo, hundieron más sus popas o sus timones para luchar contra la deriva. Tercero, levantaron más vela, más trapeo, hacia la zona de popa para compensar el abatimiento.

Los calzos y cuñas que regulaban la inclinación del palo mayor, y por consiguiente la estabilidad del rumbo en las ceñidas, eran complementados con el uso de una orza móvil que se largaba por el costado y que se situaba a conveniencia según la dirección del viento y la carga del velero.

Atendidas las razones para el diseño general de la chalupa, nos ocupamos de la peculiar forma de sus velas.

#### 4.1. Una evolución detenida en el tiempo...

El esquema ofrecido anteriormente es muy revelador. En las primeras imágenes de la ilustración, las velas de las embarcaciones son rectangulares y las vergas se sitúan perpendiculares a unos palos inclinados hacia popa. A principios del siglo XIX, el punto de amura de la vela mayor está muy avanzado y se hace sobre la borda de barlovento.

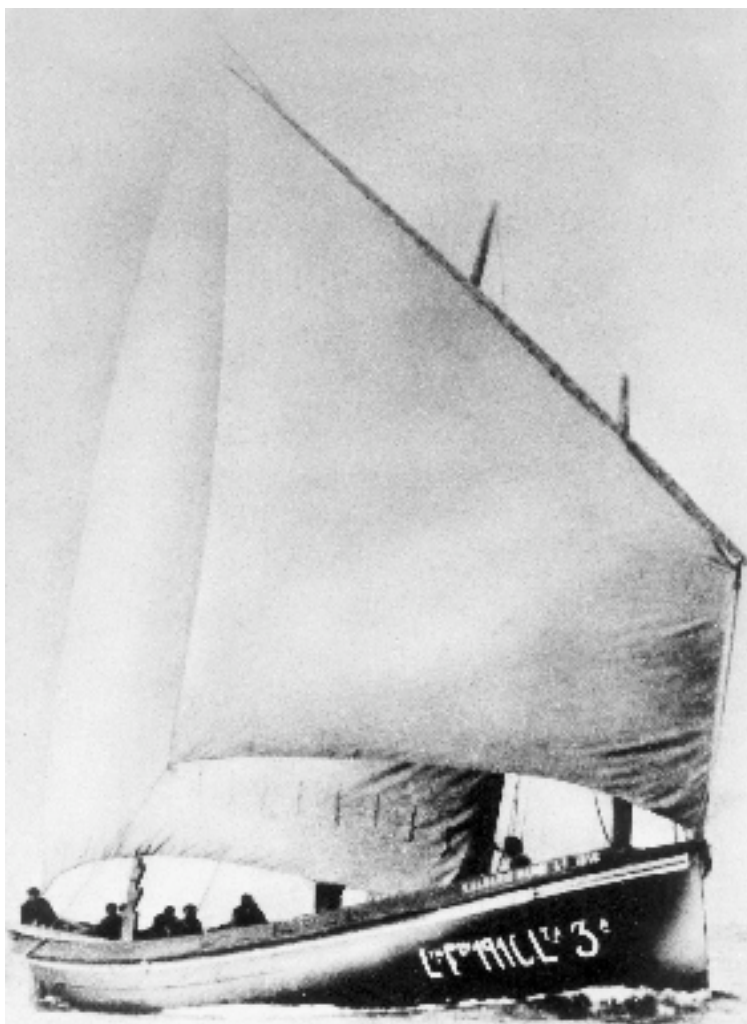
No hay noticias claras de en qué momento empiezan a cambiar los aparejos, entre otras cosas porque la iconografía de embarcaciones menores es muy escasa antes de 1860. Tenemos referencias bretonas de una basculación de las velas hacia popa a mediados del XIX, cuando los marineros comprobaban lo fatigoso y complicado que resulta reorientar el aparejo en cada bordada, obligados a arriar las velas y volver a izarlas. El viaje de las velas hacia la popa y la progresiva inclinación de las vergas conduce a que el punto de amura se vaya aproximando a la base de los mástiles y se sitúe en el eje del buque. Simultáneamente, la driza de la verga también empezó a hacerse firme cerca del pie de cada mástil.

14. Los datos e ilustraciones han sido extraídos de la Colección *Ar Vag*, Éditions de l'Estran, Douarnenez, 1985, así como de la colección de láminas *Souvenirs de Marine* del Vicealmirante Pâris del año 1882.

Con esta evolución, muy elaborada ya en los primeros años del siglo XX, se completaba el proceso de transformación de la vela cuadra en el aparejo «áurico» o de «cuchillo»<sup>15</sup>, y ya no fue necesario arriar todo el trapo en cada bordada porque la vela al tercio amurada junto a la base del palo era capaz de navegar correctamente «a la mano contraria». Para unas tripulaciones que debían estar más pendientes de su trabajo como pescadores que de las velas, este proceso simplificó la vida a bordo ya que un par de hombres se bastaban para maniobrar el aparejo. Además, la vela mayor largada a barlovento del mástil evitaba vibraciones al palo, trabajaba mejor y evitaba perturbaciones a la vela de mesana, largada por el contrario a sotavento de su mástil.

La chalupa vasca disponía, en la última fase de su vida, de una jarcia fija simplificada. Por un lado, la driza hacía las veces de obenque del mástil, haciéndose firme a barlovento del mismo. En sentido longitudinal, el palo mayor utilizaba un estai a proa, que en otros tiempos serviría de contrapunto a una driza muy apopada, y otro hacia popa que más que un estai podría ser considerado como una «burda volante» hecha firme en la aleta de barlovento.

La antigüedad del aparejo en las chalupas se pone de manifiesto tanto en estos dos estais como en la «bolina» que tensa el gratil de la vela mayor. Para los no iniciados, este detalle del aparejo necesita de explicaciones complementarias. Una vela cuadra que se transforma en vela áurica o de cuchillo puede sufrir vibraciones, flameos y desgarros en su borde de ataque al viento; es decir, en la caída o borde



*La imagen de la chalupa lequeitiana Calbario-Mendi es ilustrativa de la última generación de boniteras vizcainas a vela. (Archivo José M<sup>a</sup> Merino). La fotografía nos la muestra navegando con viento flojo por la aleta de babor y con su palo mayor muy inclinado a esa banda para hacer más eficaz el trabajo de la vela y evitar escora. Las vergas se suspenden desde un punto de driza colocado «al cuarto» de su longitud, en lugar de «al tercio», como señal de su modernidad y progresivo picado. El gran tamaño de las velas obliga a la adopción de una braza para la maniobra de las vergas, bien visible en el extremo más a proa de la verga del trinquete. Se trata de un aparejo innovador, poco conocido en las chalupas vascas, y raramente observado en otros documentos. El diseño del soporte para las pértigas del curricán, con tres niveles, muestran la capacidad de navegar en ceñida y con escora, lo que precisa de flexibilidad a la hora de asomar los «tangones» de pesca por la borda.*

15. La denominación de «aparejo de cuchillo», dado en ocasiones a las velas áuricas, es la forma castellana de la expresión francesa «taillevent» o corta-viento. En efecto, las velas áuricas, por su posición coincidente con el eje proa popa del buque, cuando navegan ciñendo tienen unos de sus bordes cortando el viento como un cuchillo. De ahí el sobrenombre. Se pueden considerar como velas de cuchillo los foques, cangrejas, escandalosas, velas de estai y las velas al tercio más evolucionadas.

vertical de proa. Las primeras velas al tercio superaban este problema tensando lo que podíamos considerar como «el borde del cuchillo» mediante una pértiga de madera. Este artefacto, visible en una de las ilustraciones de una chalupa primitiva bretona, se sigue empleando a bordo de las dornas a vela gallegas.

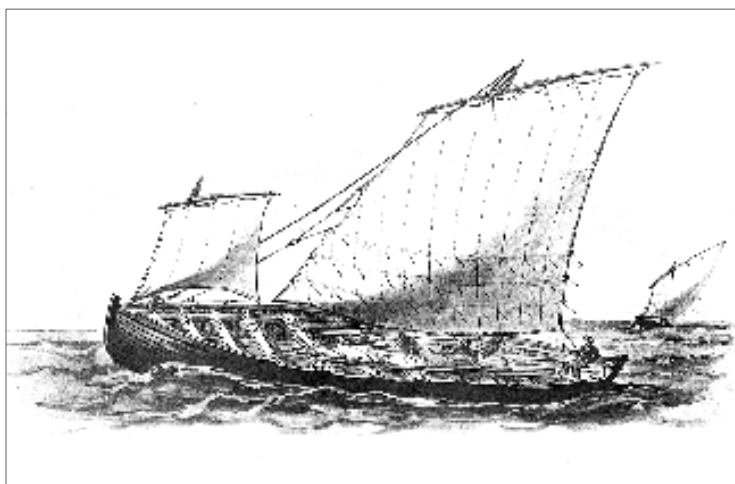
En las embarcaciones de mayor tamaño era imposible lograr esta tensión con un solo punto de apoyo y se recurrió a un trenzado de cabos que se hacía firme en al menos cuatro puntos del gratil y cuya tensión podía regularse mediante un aparejo. Esta es la solución usada por las chalupas boniteras vascas. Y decimos que esta «bolina», llamada así por emplearse cuando el buque navega «de bolina», es una prueba de antigüedad en el diseño porque es un aparejo innecesario en fases más evolucionadas en las que la amura de la vela se hace firme en la base del mástil.

La generalización del vapor y de la propulsión mecánica en los primeros años del siglo XX, sorprendió a las flotas tradicionales europeas en diferentes fases evolutivas. En la costa noratlántica encontramos, a partir de 1860, un buen número de embarcaciones de pesca propulsadas por el avanzado aparejo áurico de goleta. No es de extrañar, porque su origen está en el Mar del Norte y ya en la isla bretona de Ouessant hay referencias gráficas de velas cangrejas desde mediados del siglo XVIII, aplicadas a embarcaciones de uso civil.

El aparejo de cuchillo se había generalizado entre los pesqueros de Holanda, Francia, Alemania y el Reino Unido desde 1883. Ya en 1875 se había botado el primer «dundée» de pesca, la primera goleta, del puerto galo de Fécamp como respuesta a los británicos «dandy rig» construidos en Yarmouth y Lowestoft en 1865. Tomando como referencia el año 1900, comprobamos que la flota pesquera del Atlántico norte europeo estaba entonces repleta de buques aparejados de goleta, desde los «sloups» sardineros de Concarneau y de Brest, las goletas langosteras de Lorient y los «dundées» de Camaret, hasta los «smacks» arrastreros o arenqueros («drifters») de Brixham.

La flota de pesca vasca no adoptó nunca velas tan evolucionadas como los foques y las cangrejas, permaneciendo fiel a la vieja vela al tercio que, por otro lado, no llegó a alcanzar fases evolutivas tan depuradas como en otras flotas del norte. En realidad, el plano vélico de las chalupas vascas de 1900 tiene su equivalente en el de las chalupas bretonas de 1860. Cuarenta años de retraso. Este «estancamiento» resulta mucho más llamativo por cuanto que uno de los elementos más significativos de la flota, la chalupa bonitera, era un velero puro que realizaba largas singladuras persiguiendo bandadas de peces muy rápidos. Una chalupa bonitera aparejada de goleta, como los «dundées thonnières» bretones, quizás habría negociado mucho mejor los vientos contrarios del Cantábrico, facilitando la vida de las tripulaciones.

Si la chalupa no evolucionó fue por la sencilla razón de que nunca lo necesitó. En el País Vasco y en el Cantábrico, al contrario de la Bretaña o Galicia, no eran precisas complicadas maniobras para salir a mar abierto dando bordadas desde el interior de rías encajonadas. Navegar en busca de bonito tampoco requería dar bordada tras bordada, porque para arrastrar por la popa media docena de aparejos cebados con hojas de maíz se bastaban con vientos constantes que mantuvieran rumbos largos con los que rastrear días y días el mar. Tampoco necesitaba tomar marcas en la costa para localizar con precisión caladeros navegando arriba y abajo. Justamente, el empleo de chalupas de menor tamaño, los «meriñakes» y las «caleras» para la pesca en el «cantil», puede justificarse por su mayor facilidad para moverse a remo en busca de la posición adecuada y mantenerse sobre el caladero.



*En la trainera dibujada por Rafael Monleón en 1891 (Construcciones navales. Catálogo descriptivo), dentro de su colección de buques de la marina mundial destaca, quizás, la exagerada desproporción entre el tamaño de sus velas, el escasísimo número de tripulantes, la manga excesiva del casco, la falta de detalle en la representación de las carlingas de los palos, la incorrecta posición del punto de amura de la vela trinquete (debería situarse en un gancho exterior), la ocultación de los aparejos de driza y las demasiado abundantes hileras de rizos en la vela mayor. No obstante, el conjunto es representativo y nos ofrece una buena imagen del aparejo de bolina de la vela mayor.*

En el caso de las embarcaciones de altura, cuando llegaba el momento de dar un bordo había que contar con hombres fuertes y especializados. Pero esto sucedía en contadas ocasiones.

#### 4.2. ...y una evolución fulminada en poco tiempo

Las goletas sardineras de Concarneau seguían saliendo de los astilleros en 1923. Los pescadores del puerto de Lorient, seguían acudiendo a la zafra de la langosta «verde» de Mauritania a bordo de goletas nuevas, construidas en los años treinta y equipadas con motores auxiliares<sup>16</sup>. La vela cangreja, en resumen, no dejó de trabajar en toda la costa atlántica francesa hasta terminada la Segunda Guerra Mundial.

En la costa vasca, tal y como anunciábamos al comienzo de este trabajo, el abandono de la vela fue drástico. La llegada de la hélice a la pesca en la primera década del siglo XX, no fue una simple adaptación: fue una revolución.

El estudio de la tipología de una flota tradicional comprende un razonamiento sobre sus orígenes, un seguimiento de su evolución a través de los años y un análisis de las razones de su desaparición. Las circunstancias que rodean la extinción de un tipo de embarcación pueden ser muy ilustrativas y, en el caso de nuestras chalupas y traineras, esclarecedoras. Sobre todo cuando examinamos por qué o por quién fueron reemplazadas.

Se ha insistido en que la lancha vapora («baporak») fue apreciada por los pescadores vascos esencialmente a causa de su polivalencia, ya que venía a sustituir de golpe a dos embarcaciones tradicionales: la trainera y la chalupa bonitera. También se nos ha recordado la dramática galerna de agosto de 1912 como factor decisivo en la renovación de la flota al elevar los márgenes de «seguridad» de los pescadores. El cambio se produjo dentro de una misma generación de pescadores que, por fortuna, debieron contar con el apoyo de una economía saneada, un substrato tecnológico favorable en plena expansión industrial del País Vasco y, lo que es más importante y menos habitual en el sector, espíritus abiertos a la innovación y al cambio.

Partiendo de San Juan de Luz, la marea del vapor arrasó las dársenas. Pero ¿de dónde salían estas recién llegadas lanchas? Desde luego no eran adaptaciones locales a la propulsión mecánica tal y como había estado sucediendo desde 1906 con las «pinasses» de Arcachon y sus motores de petróleo. Las lanchas vaporas eran unas intrusas procedentes del Mar del Norte alejadas de la cultura náutica del Golfo de Vizcaya.

Las proas rectas, formas llenas, quillas profundas, altos bordos y popas cuadradas en voladizo (popas en «cola de pato»), correspondían a cascos de goletas y cutters del Canal de la Mancha desarbolados y readaptados a la maquinaria y a la hélice. En resumen, a los armadores y pescadores vascos no se les ocurrió incorporar las máquinas de vapor a sus chalupas, sino que adoptaron un producto completo («llave en mano») de origen fundamentalmente británico. Como es natural, las lanchas de vapor tenían defectos.

A los pescadores se les redujo su autonomía, que pasó de dos semanas a una sola. Se terminaron las correrías por el Cantábrico ya que no era fácil encontrar carbón en todos los puertos. La velocidad disminuyó, pues los diez nudos de las chalupas se convirtieron en cinco o seis con las vaporas. Las pronunciadas formas en «V» del casco acostaban a las vaporas dentro de las dársenas cuando bajaba la marea, siendo necesario instalar quillas de pantoque para remediar el problema. Los tubos de refrigeración y condensación del vapor, sujetos a la obra viva, se golpearon y rompieron en las varadas. Disminuyó la capacidad de los buques pues las primeras lanchas medían algo más de diez metros de eslora y había que contar con la carga de combustible. Se hizo evidente la necesidad de un mecánico a bordo tras algunos accidentes causados por explosiones en las calderas. Por último, las lanchas no eran baratas. Todos estos defectos eran compensados con un extraordinario incremento de la seguridad y con la capacidad de navegar aunque faltara el viento.

Los astilleros artesanales tuvieron que ponerse al día y olvidar siglos de tradición para empezar a construir embarcaciones inglesas. Si las chalupas se hubieran encontrado en una fase más avanzada de su evolución hacia el aparejo áurico, con cascos más quillados y velas más modernas, el motor habría entrado en la flota a hurtadillas y sin convulsiones. Las chalupas se habrían equipado con una hélice, en codastes más amplios, y la vela habría sobrevivido algunas décadas más. Pero con un calado y un plano de codaste poco

---

16. Las goletas «langosteras» francesas, equipadas con nasas de mimbre del tipo acampanado, fueron especialmente activas a comienzos del siglo XX en aguas gallegas. Las langostas eran abundantes en la costa comprendida entre cabo Silleiro y la desembocadura del Miño y no recibían atención por parte de los pescadores locales por falta de mercados estables. La influencia francesa fue decisiva en los modos de hacer gallegos, hasta el punto de introducir este tipo de nasa en la cultura pesquera de las Rías Bajas, desde Bayona (Vigo).



capaz, se recurrió a un nuevo casco. Alguna de las últimas chalupas boniteras construidas, como la bermeana *Sogalinda* de 1917, reunía ya características especiales con su casco en «V» y sus dimensiones espectaculares.

Pero el avance llegaba tarde y podemos insinuar que el arcaísmo de la chalupa pesó de forma decisiva en su rápida extinción. Tan rápida que, a pesar de referirnos a acontecimientos que tuvieron lugar hace apenas ochenta años, no ha quedado ni un solo vestigio de una sola de las chalupas<sup>17</sup> o traineras que navegaban a principios de siglo.

## BIBLIOGRAFÍA

- ARBEX, J.C.: *Arrantzaria*, Petronor, Bilbao, 1984.
- ARBEX, J.C.: *Pesqueros Españoles*, Ministerio de Agricultura, Pesca y Alimentación, Madrid, 1986.
- BEAUDOUIN, François: «Les bateaux de pêche basques», *III Semana Internacional de Antropología Vasca*, t.II, v.IV, Bilbao, 1976, pp.303-324.
- BOSS, Jean-Louis y LARRARTE, Marc: «Au temps des grandes chaloupes basques», *Chasse-Marée*, nº 61, Douarnenez, 1991, pp.20-33.
- BUTCHER, David: *The driftermen*, Tops'1 Books, UK, 1979.
- CADORET, M. y otros: *Ar vag*, Ediciones de l'Éstran, Douarnenez, 1984.
- GUIARD Y LARRAURI, T.: *La industria naval vizcaína*, Biblioteca Vascongada, Bilbao, 1968.
- GUILLEN, Julio: *La gran familia de los trincados y otras embarcaciones regionales*, CSIC, Madrid, 1969.
- LOPEZ LINAGE, J. y ARBEX, J.C.: *Pesquerías tradicionales y conflictos ecológicos*, Ministerio de Agricultura, Pesca y Alimentación, Madrid, 1991.
- MÖRLING, S.: *Las embarcaciones tradicionales de Galicia*, Consellería de Pesca, Xunta de Galicia, 1989.
- PAZ GRAELLS, M. de la: *Exploración científica de las costas del Departamento de El Ferrol*, Madrid, 1870.
- RODRIGUEZ SANTAMARÍA, B.: *Diccionario de Artes de Pesca de España*, Rivadeneyra, 1923.
- SÁÑEZ REGUART, A.: *Diccionario Histórico de los Artes de la Pesca Nacional*, Madrid, 1791-1795. Reedición a cargo del Ministerio de Agricultura, Pesca y Alimentación, Madrid, 1988.
- URKIDI, J. y APRAIZ, J.: «La construcción naval en Bermeo», *Bermeo. Udallerri eta itsasoko gaiet buruzko aldizkaria*, nº 1, Ayuntamiento de Bermeo, 1981, pp.153-203.
- VICEALMIRANTE PÂRIS: *Souvenirs de Marine*, Gauthier-Villars, Paris, 1882.
- ZABALA, A.: *Arquitectura naval en el País Vasco*, Gobierno Vasco, Vitoria, 1984.

---

17. En San Vicente de la Barquera (Cantabria) apareció, en 1990, el timón de una chalupa pequeña. Algún remo y otras piezas menudas sobreviven. Pero no se ha encontrado el casco de una gran chalupa bonitera o de una trainera, haciendo aún más interesante la iniciativa de construcción de una embarcación tradicional como la existente en Socoa y extensamente descrita en el nº 110 de la revista de etnografía marítima *Chasse Marée*.