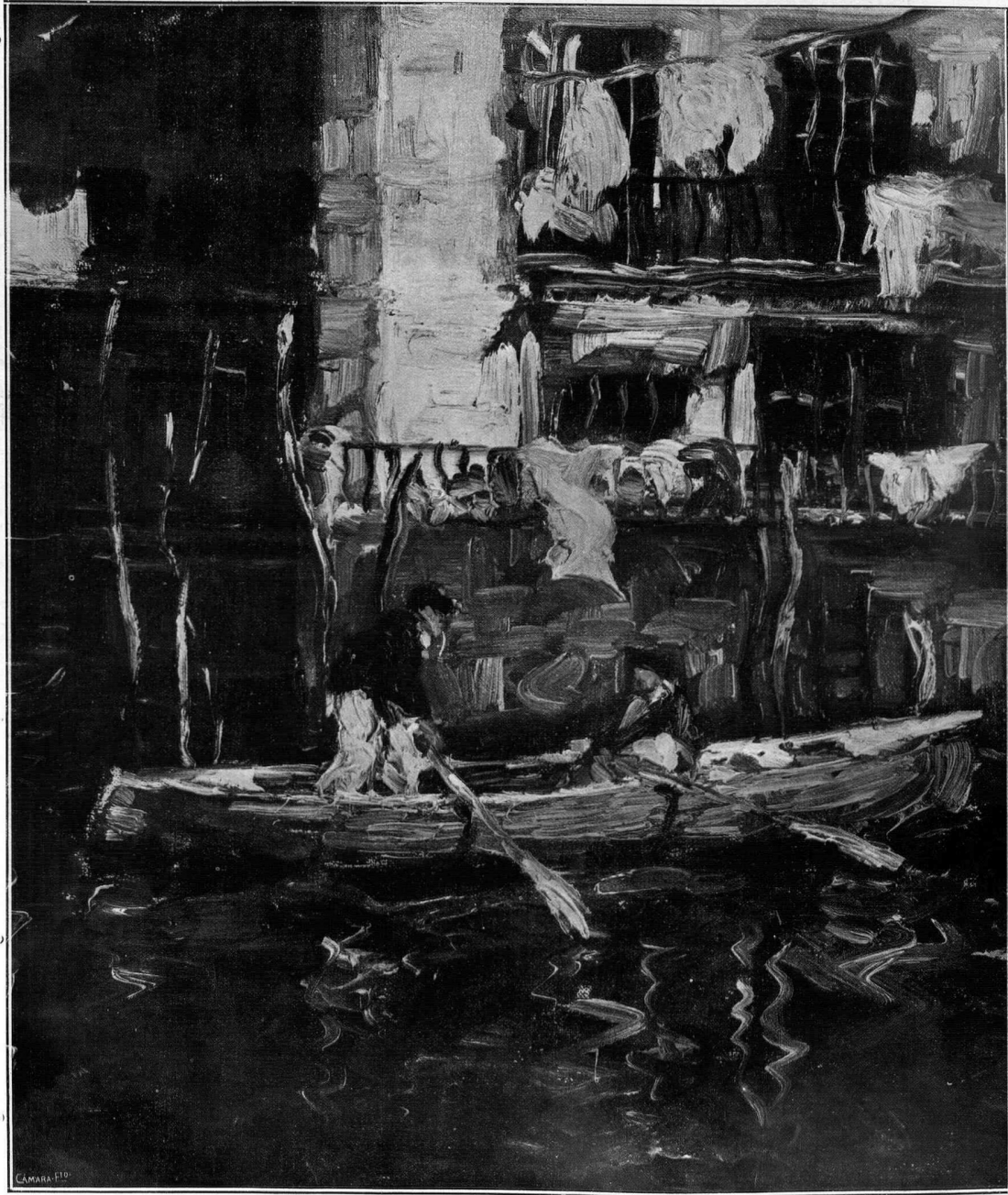




LOS BOTES
ALBUM DE IMÁGENES

Ramón Ojeda San Miguel
(Selección)



LA BARCA VERDE

Cuadro del ilustre pintor húngaro Segismundo de Nagy

CASTRO URDIALES 2012

Para introducir esta pequeña colección de imágenes dedicada a los humildes botes, bien nos puede valer esta breve presentación hecha en otro trabajo sobre los barcos antiguos de Castro Urdiales:

“Aunque desgraciadamente para los historiadores, los barcos de pesca no han dejado demasiados rastros en la documentación escrita, sabemos con mucha seguridad que entre los años finales del siglo XV y comienzos del XX han sido bastantes los modelos, todos técnicamente emparentados entre sí, utilizados por los pescadores castreños. No obstante, podemos introducir cierta racionalización en lo que en un principio puede parecer un auténtico laberinto de tipos y denominaciones. En este sentido, aunque no exclusivamente, en función de las tres grandes pesquerías o costeras (besugos, sardinas y bonitos) dos fueron las grandes familias de navíos empleados en Castro Urdiales: los más grandes para las peligrosas y lejanas del besugo y bonito, y los más pequeños para las sardinas y en menor escala anchoas.

Primero *zabras* y sobre todo *pinazas*, que a partir del siglo XVIII evolucionaron y cambiaron su nombre al de *lanchas mayores*, fueron durante siglos los barcos de pesca más voluminosos y *lanchas menores sardineras*, y desde aproximadamente el año 1850 las emblemáticas *traineras*, los siguientes en el escalafón: las de la pesca de la sardina y anchoa.

Sin embargo, en todo el litoral cantábrico, y, por supuesto, en nuestro puerto, además de las lanchas mayores y menores en las faenas de pesca más cercanas a la costa se utilizaron también embarcaciones más pequeñas, las rotuladas en los documentos como *bateles*. Siempre durante siglos mucho menos abundantes que las anteriores. Pero, a partir de los años 1830/1840 los papeles de los archivos introducen en el panorama de las naves de pesca más pequeñas nuevos nombres asociados más que probablemente a nuevos modelos: *potines*, *botrinos*, *barquillas* y *botes*. Es indudable; todos ellos conformaban una flota de diminutos barcos de bajura muy homogénea en sus líneas de diseño por toda la costa cántabra y vasca.

Pero, y este es un verdadero problema en la investigación, la polisemia, y las numerosas variantes existentes entre los distintos puertos del litoral cantábrico incorporan nuevas dificultades en el estudio. Aunque todas pequeñas, y utilizadas para la pesca de sardinas, chicharros, jubiones... , cada puerto solía tener sus preferencias y adaptaciones a las características del litoral, variando así considerablemente las dimensiones de las embarcaciones. Como decimos, además, denominaciones como *batel* o *potín*, utilizadas tanto en Castro

Urdiales como en otros puertos vecinos de Vizcaya, no significaba que fueran barcos exactamente iguales.

En Bermeo, Lekeitio y Ondarroa, puertos con los que siempre mantuvo Castro íntimas relaciones, las embarcaciones menudas dedicadas a la pesca más próxima al litoral eran en el último tercio del siglo XIX los *potines*, *botacarres* y *bateles*. Los primeros con esloras entre los 20 o 23 pies, muy parecidos a las traineras, pero, evidentemente de dimensiones más reducidas. Debían parecerse mucho, tanto en líneas como en el aparejo, a las traineras, aunque siempre más pequeñas. La mayor parte de las veces tripuladas por cuatro marineros.

En aguas vizcaínas, por debajo de los potines, con esloras inferiores o iguales a los 16 pies, aparecen los botacarres y sobre todo los bateles. Sin duda, estos último, también denominados en muchos documentos como *botes*, constituyen las embarcaciones de pesca más liliputienses y dedicadas a la captura de especies más menudas. Debieron ser barcos muy similares a las *barquías* santanderinas. Con dos o tres tostas, la primera agujereada para soportar la presencia de un palo con una pequeña vela, podían presentar, muy claramente desde las primeras décadas del siglo XX, dos variantes: los botes, o bateles, de *codaste* con la popa bastante afilada, en realidad con dos proas, y los de *estampa* con la popa chata y recta y mucho más rechonchos de forma.

Todos estos pequeños barcos vizcaínos resultaban a todas luces de líneas y formas muy parecidas a las embarcaciones más minúsculas guarecidas en la Dársena de Castro Urdiales. Pero, y esto es a la postre muy importante para nuestro trabajo, no son los mismos botes, bateles, potines... de que se habla en los documentos conservados en los archivos castreños¹

¹ Ojeda San Miguel, Ramón, Barcos de pesca y astilleros de Castro Urdiales (Estudios), Castro Urdiales, 2004,

CARTILLA DE CONSTRUCCION
Y
MANEJO DE LOS BUQUES

PARA INSTRUCCION

DE LOS GUARDIAS MARINAS.

ESCRITA

POR EL CAPITAN DE FRAGATA DE LA ARMADA

D. MIGUEL ROLDAN

EN 1831.

CORREGIDA EN 1863 POR EL CAPITAN DE NAVIO

DE LA MISMA ARMADA

D. FRANCISCO CHACON Y ORTA.

CADIZ.

—
IMPRENTA DE LA REVISTA MÉDICA,

CALLE DE LA BOMBA, NÚMERO 1.

1864.

CAPITULO VI.

De las lanchas y botes.

128. En todos los buques se llevan siempre cierto número de embarcaciones pequeñas que, en las navegaciones se colocan sobre la cubierta alta las unas, y otras se cuelgan de unos pescantes en los costados y popa. Estas embarcaciones pequeñas ó *menores*, que así se llaman, son indispensables, así para la comunicacion con tierra como para facilitar ciertas maniobras de las anclas, dar remolques á los buques cuando convenga, recoger cualquiera persona ó efecto que desgraciadamente caiga al mar, y salvar siempre que sea posible la tripulacion en caso de pérdida del buque. En los de guerra tambien se aplican á esta, armándolos con cañones á propósito siempre que se juzga conveniente.

Esta clase de embarcaciones carece de cubierta y de forro interno, y los maderos que hacen el oficio de baos, llamados *Bancos* ó *Bancadas* porque en ellos se sienta la gente que los dota, se hacen levadizos para que puedan meterse los cascos unos dentro de otros.

Dívidense en varias clases, segun sus formas y construccion, llamadas *Lanchas*, *Botes* y *Canoas*.

129. **Lanchas.**—Se dá el nombre de lanchas á las embarcaciones menores construidas de maderas fuertes, y muy ligadas, de mucha manga, y

gran resistencia por consiguiente, para conducir anclas, artillería y otros efectos de mucho peso.

Las lanchas están provistas de una pieza llamada *Gaviete* que se compone de una roldana de bronce colocada entre dos maderos que salen hácia afuera de la popa, sirviendo para pasar el orinque del ancla y con aparejos suspenderla del fondo. Los gavietes son giratorios, de modo que dándoles movimiento, puede meterse el ancla dentro de la lancha cuando acomoda con solo seguir halando de los aparejos despues que la cruz está á besar, lo que es muy conveniente en varias circunstancias. En la proa de las lanchas se ponen tambien dos maderos pequeños en el sentido vertical á un lado y otro de la roda, entre los cuales hay una roldana, y por encima de ella pasa el cable ó calabrote cuando es de cáñamo y se quiere recorrer, á fin de observar si tiene alguna rozadura. A dichos maderos y roldanas de la proa llaman los marineros el *Mocho* de la lancha, el cual se quita fácilmente de su sitio siempre que no es necesario su uso.

El peso de las lanchas es extraordinario, y colocándose dentro del buque entre los palos mayor y trinquete para que queden aseguradas en alta mar, atormentan mucho á la embarcacion en los balances, aunque se procure que sus calzos queden bajos con la idea de que los momentos se disminuyan. Por otro lado, las lanchas colocadas en el combés de los navíos y fragatas estorban el paso de la gente de una banda á otra, lo que es muy perjudicial en toda faena, y particularmente en el acto de un combate. El enorme peso de las lanchas en los fuertes temporales atormenta sobre manera las embarcaciones, y si por casualidad se destrinca en buques de pozo que la llevan sobre cubierta, corriéndose hácia sotavento, puede ser causa de que el bajel zozobre. La faena de meterlas dentro y echarlas al agua es tambien muy trabajosa, y generalmente no puede efectuarse sino en buen tiempo, llevando siempre el riesgo de despenolar las vergas mayores al menor descuido que se tenga en el modo de arriar los aparejos.

En vista pues de los inconvenientes de las lanchas poco á poco se ha ido dejando su uso.

130. **Botes.**—Los botes son embarcaciones mas ligeras que las lanchas, de menos manga y mas finos los extremos. Algunas veces se refuerzan un poco y se les dá mayores llenos aproximándose á la construccion de las lanchas y entonces se les da el nombre de *Botes-Lanchas*.

131. **Canoas.**—Estas embarcaciones son aun mucho mas finas que los botes y sumamente descargadas de madera para poderlas manejar fácilmente, y que sean de mucho andar. Las tablas de aforro de las canoas suelen colocarse sobrepuestas unas á otras formando escalones y en este caso se llaman de *Tingladillo*.

Las embarcaciones menores se manejan al remo y á la vela, excepto las canoas que solamente andan al remo porque es tan poca la estabilidad que tie-

nen que no admiten las velas. En el capítulo XV trataremos de las velas por lo que ahora describiremos solo los remos.

132. **Remos.**—Los remos son unas piezas de madera, cilíndricas en parte y planas por un extremo de 3, 4, 5 ó mas varas de largo y unas 2 ó 3 pulgadas de diámetro, las cuales se sujetan sobre la borda del buque, el extremo plano se introduce en el agua, y por el otro se le obliga á girar desde á bordo en sentido de popa á proa con lo cual se consigue que la embarcacion adelante sobre el agua en el mismo sentido, puesto que segun se comprende el remo no es mas que una palanca de segunda especie (Física 102) cuyo punto de apoyo está en el agua, la potencia es la fuerza muscular del hombre aplicada al extremo opuesto y la resistencia la embarcacion. La operacion de hacer andar á una embarcacion con remos se llama *Bogar*.

133. **De la Boga.**—Hay dos modos de bogar, el uno haciendo firme el remo en una cabilla de madera ó hierro, llamada *Tolete*, que se encaja en un agujero de la borda ó regala del bote, y á la cual se adapta con un pedazo de trenza formada de filástica, que se llama *Estrobo*, y el otro abriendo en la borda ó regala unas aberturas rectangulares por las cuales se mete el remo, y se hace al bogar punto de apoyo en la parte de proa de ellas. Estas aberturas, denominadas *Chumaceras*, se forman tambien de dos toletes clavados uno cerca del otro, y en medio de ambos juega el remo, cuidándose mucho de que puedan quitarse fácilmente del lugar en que se hallan para reemplazarlos con prontitud en el caso de romperse alguno. El uso de las chumaceras es preferible al del tolete solo por la facilidad que hay en armar y desarmar las remos y lo innecesario de los estrobos, que, faltando á menudo, causan retardos en la boga; sin embargo, para botes que tienen que andar muchas distancias al remo, y por consiguiente hacer los marineros grandes esfuerzos, es preferible ponerles toletes, pues la chumacera, en caso de romperse, no es tan fácil su composicion. Las maderas mas propias para hacer los remos son las ligeras y de mucha elasticidad, pues de lo contrario, con la continuacion de bogar adquieren curvidades que les perjudican mucho. El sitio en que rozan los remos con el tolete ó chumacera se suele forrar de cobre, cuero curtido ó filástica, y algunos tambien hacen igual operacion en la chumacera, poniendo igualmente en las palas unas abrazaderas de cobre para evitar que la madera se abra por este sitio.

Para desatracar y atracar á los muelles y costados de los buques llevan las embarcaciones unas palancas de madera terminadas con uno ó dos ganchos de hierro, llamadas *Bicheros*.

134. Los botes se distinguen á bordo con los nombres de primero, segundo, &c., segun su tamaño. Los buques grandes colocan dentro de la lancha ó bote lancha uno, dos ó mas y los otros en pescantes á uno y otro lado en el sitio en donde se hallan las mesas de guarnicion del palo de mesana, y otros en la parte de popa. Las embarcaciones mas chicas, como corbetas de pozo,

bergantines y goletas, no llevan generalmente pescantes á los costados, pero sí á popa, en donde cuelgan un bote ó canoa ligera que sirve en los casos en que se necesita hacer uso de una embarcacion menor con toda prontitud. Cuanto mas elevados son los pescantes á donde se cuelgan los botes, es claro que el riesgo de que un golpe de mar los inunde está mas lejano; con este objeto se procura formar los pescantes con alguna curvatura y elevarlos todo lo posible, sujetándolos con vientos de cabo bastante grueso, para que no tengan movimiento en los balances y cabezadas, y construyéndolos muchas veces de hierro para la mayor sencillez y seguridad de las embarcaciones.

Los botes que tienen mucha manga y en un mismo banco pueden bogar dos marineros á la vez, se conocen con el nombre de *botes de remos pareles*; y aquellos que por su poca capacidad no pueden hacer uso del remo en una bancada mas que un hombre, se denominan *botes de remos de punta*. La misma denominacion toman los remos segun la embarcacion á que se aplican; y, como es bien fácil de deducir, los de punta son mucho mayores que los pareles.

Las lanchas y botes grandes son todas de remos pareles; pero los botes chicos y las canoas son siempre de remos de punta en razon á la corta manga.



IMÁGENES



2. - HENDAYE. - La Traversée de la Bidassoa - D'Hendaye à Fontarabie



3. IRUN. - Vue prise de Hendaye. - LL.







157. SAINT-JEAN-DE-LUZ. — Vue sur les Bords de la Nivelle. — ND Pos.

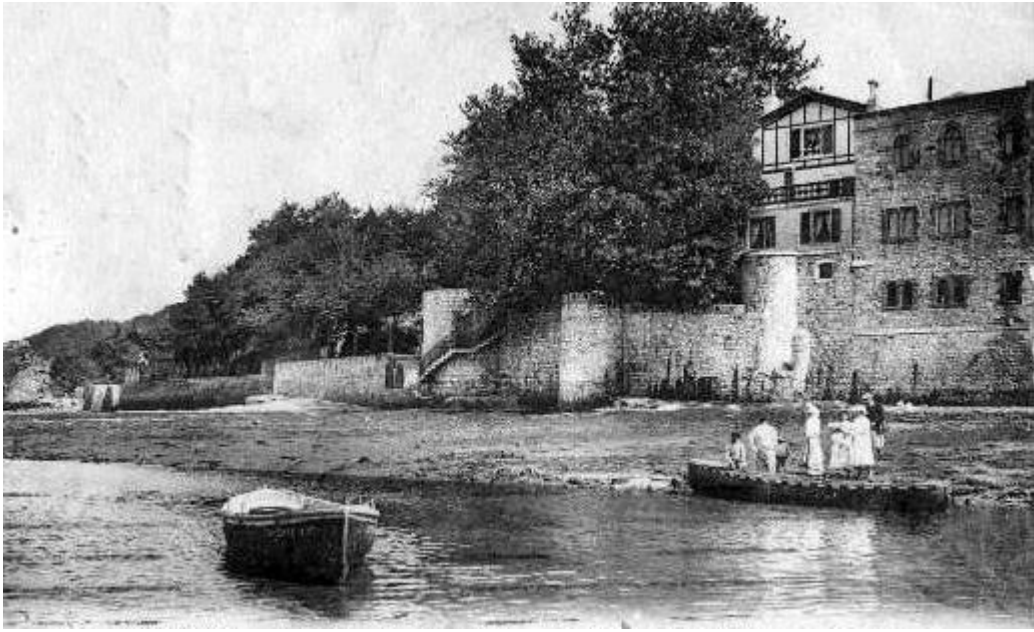




Pasaia



Hendaya



Hendaya



4 - ZUMAYA - El Puerto



Pasaia

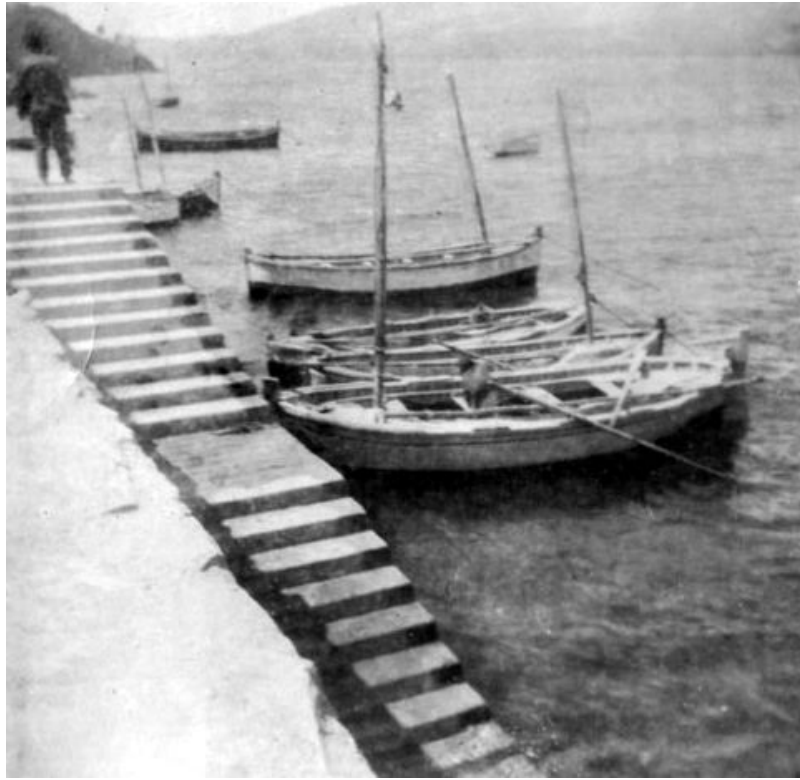




Castropol



Castropol



Castropol



Hendaya





BIARRITZ. — PONT MARIN. — ENTRÉE D'UN VAPEUR EN 1887



28. BIARRITZ — Entrée d'un Vapeur
au port des Pêcheurs



Llanes



Biarritz

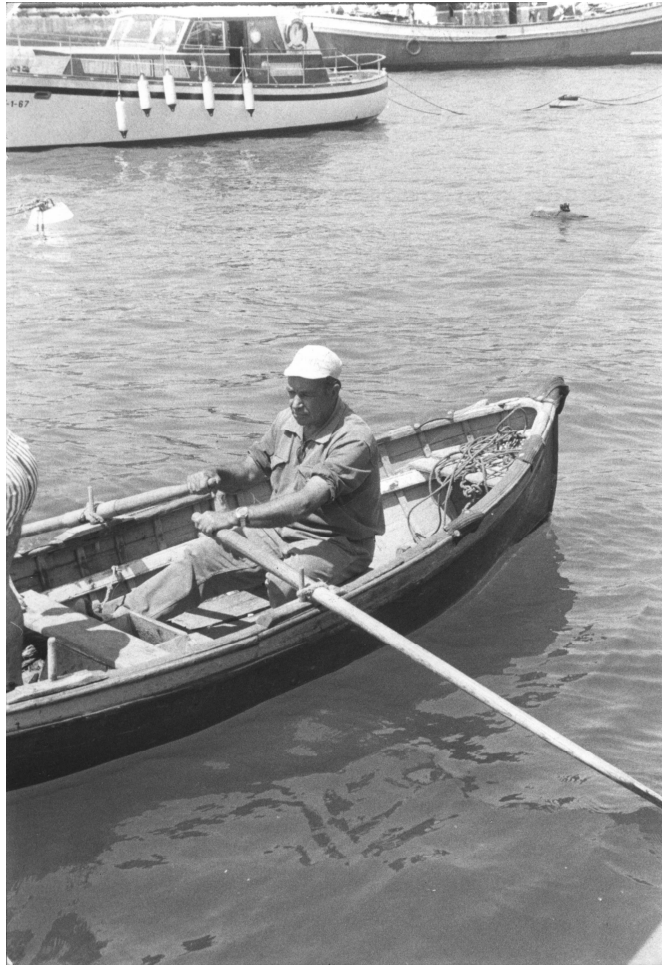


Castro Urdiales



Pasaia





Castro Urdiales





306 — FONTARABIE (Espagne) - Hendaye du Port
H Lafon, éditeur, Bayonne



3 - FONTARABIE. - Vue générale prise de Hendaye (traversant la Bidassoa)





Castro Urdiales







Castro Urdiales



Castro Urdiales



71 — FUENTERRABIA. Vascongado y su Barco. ND. Fot.

165 — FUENTERRABIA. Un Barquero del Bidasoa ND Fot.





Santander



Santander



Santander



Mutriku



Pasaia





Santurtzi

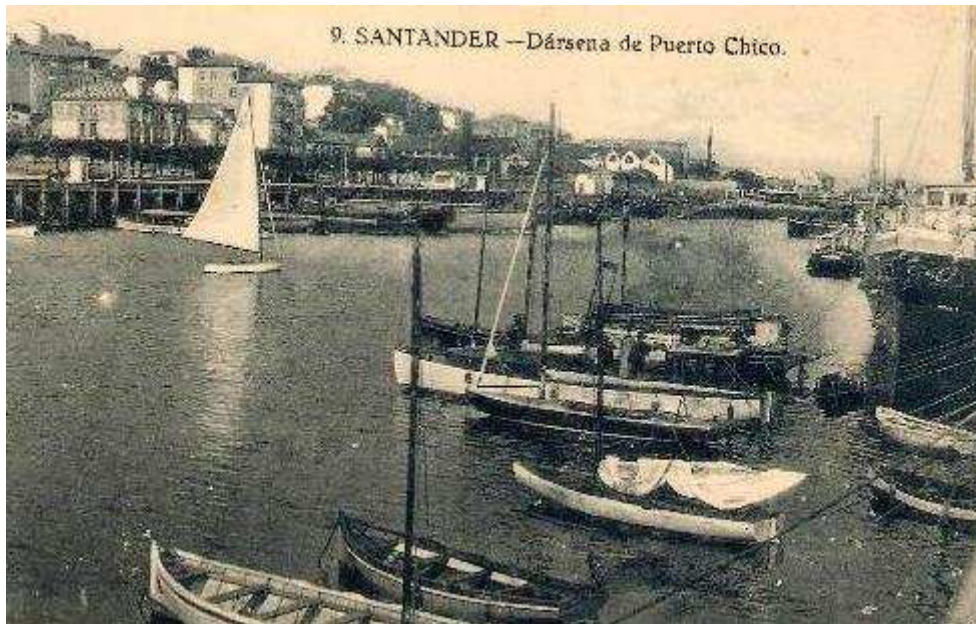




Lekeitio



Hondarribia





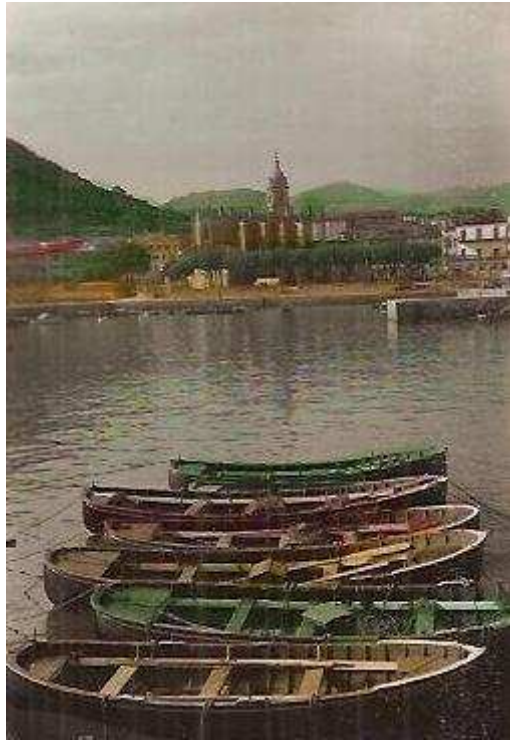
San Sebastián

3. - PASAGES. - San Juan - Regreso de la Pesca









Lekeitio





S. Vicente de la Barquera.





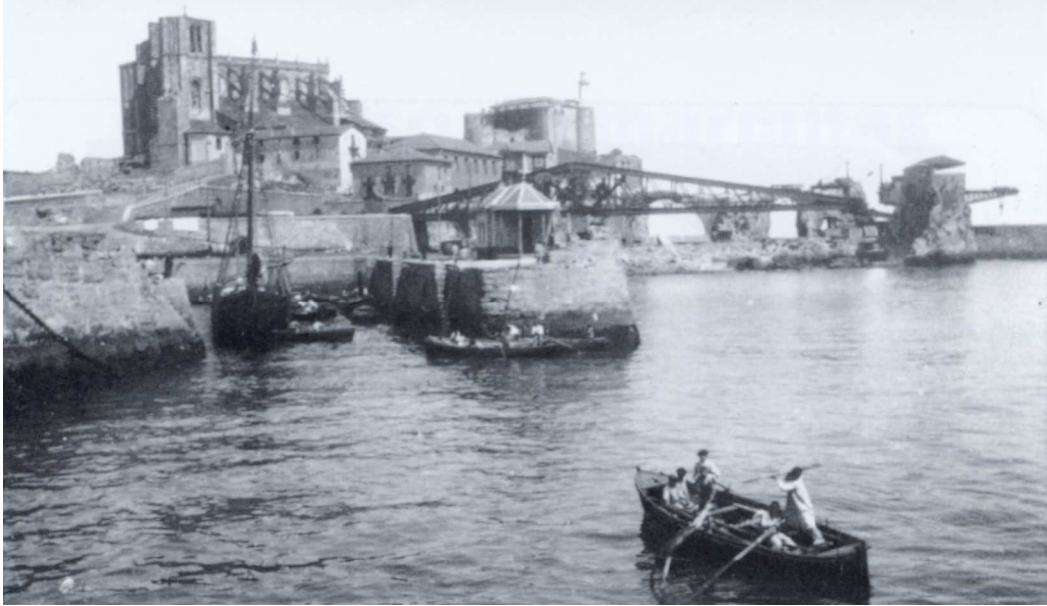
Sokoa



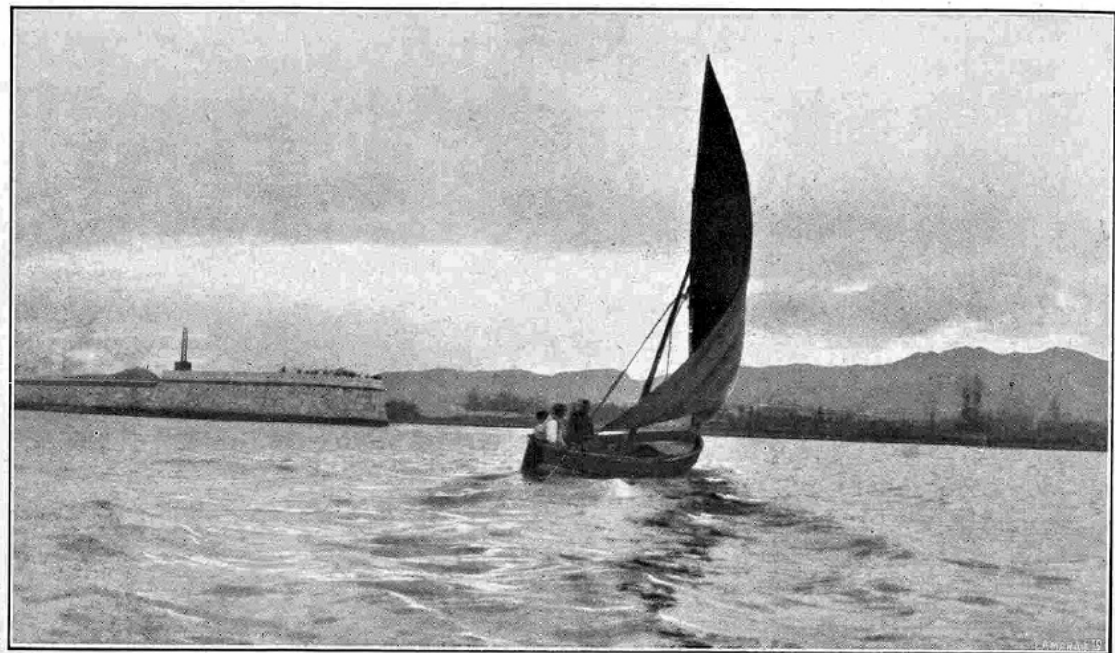
Castro Urdiales



Castro Urdiales



Castro Urdiales







Cudillero



Candás

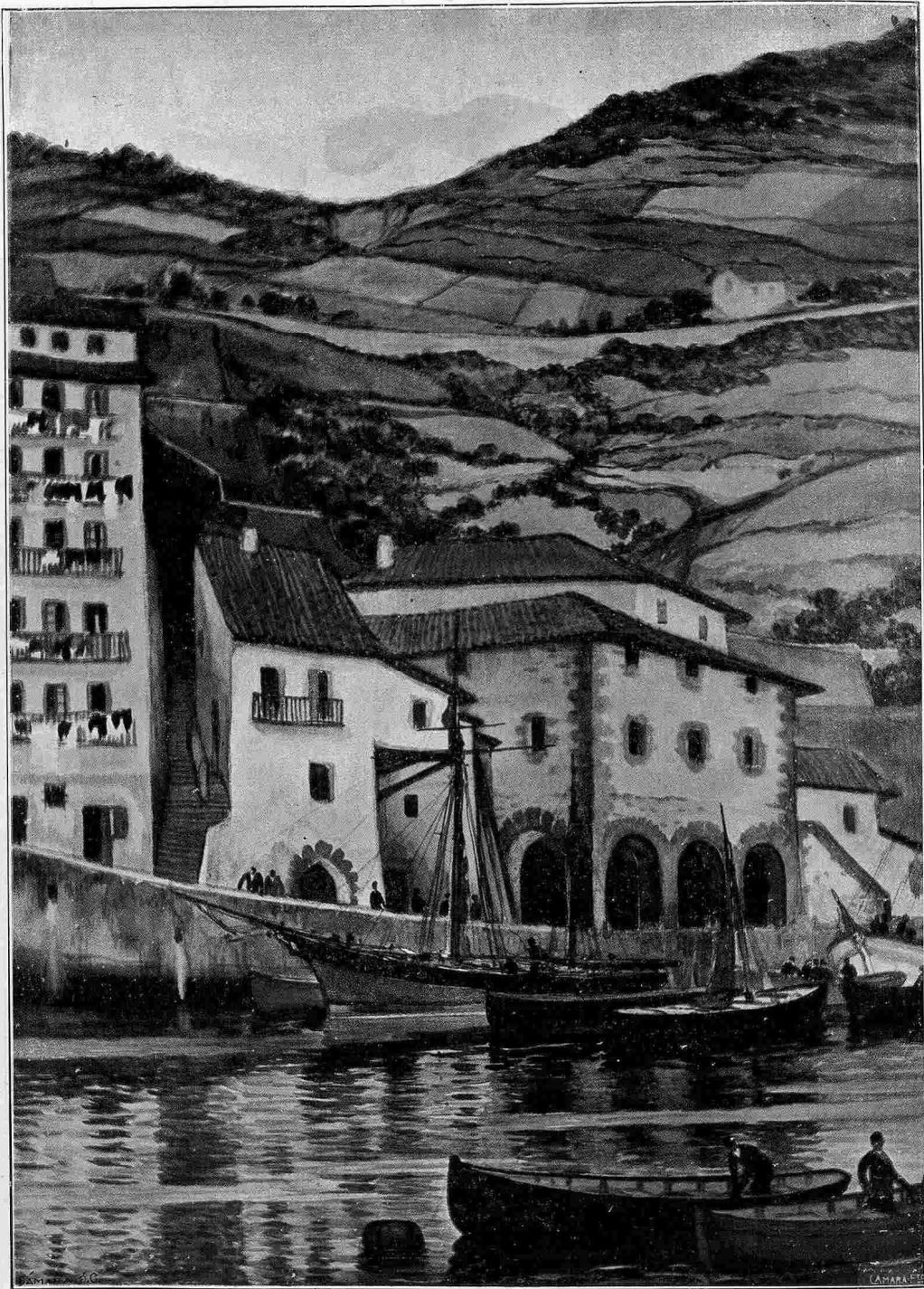


Castro Urdiales

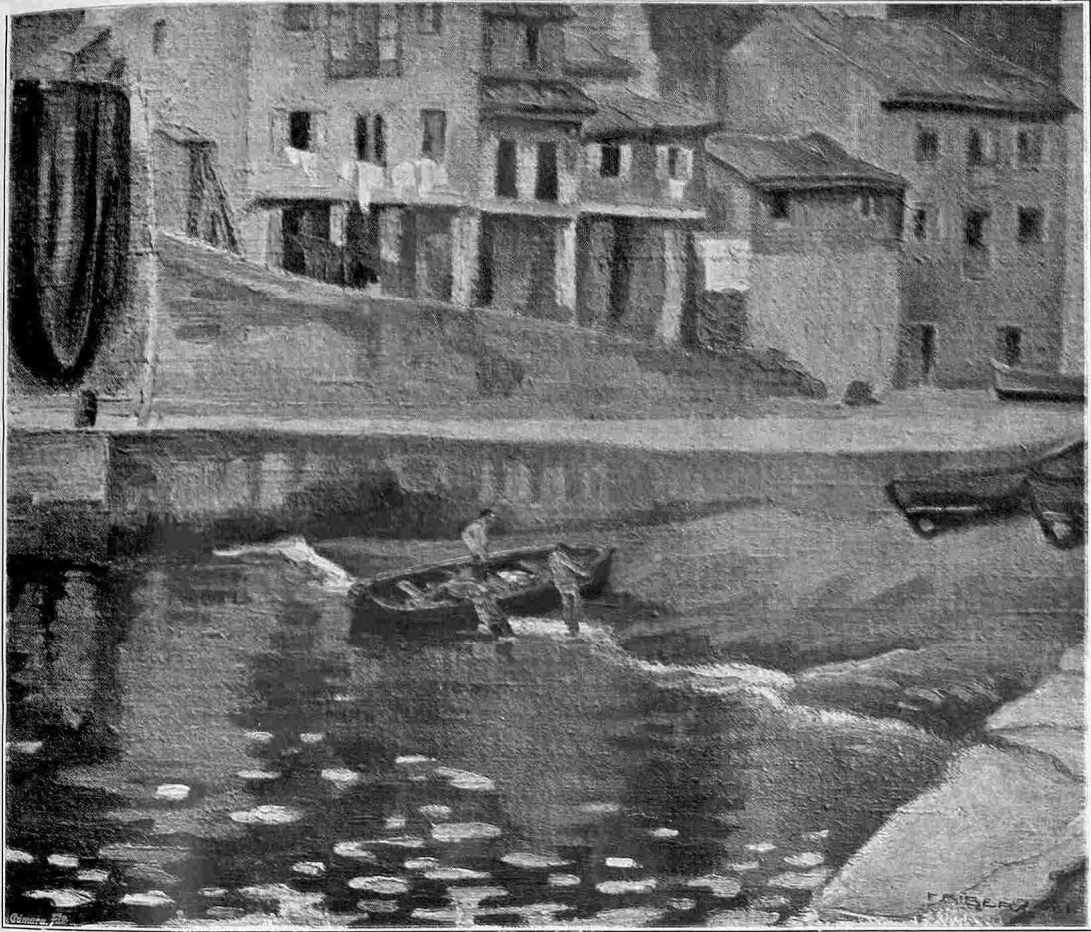


Lucca





MONTRICO, acuarela de Jorge Soto Acebal

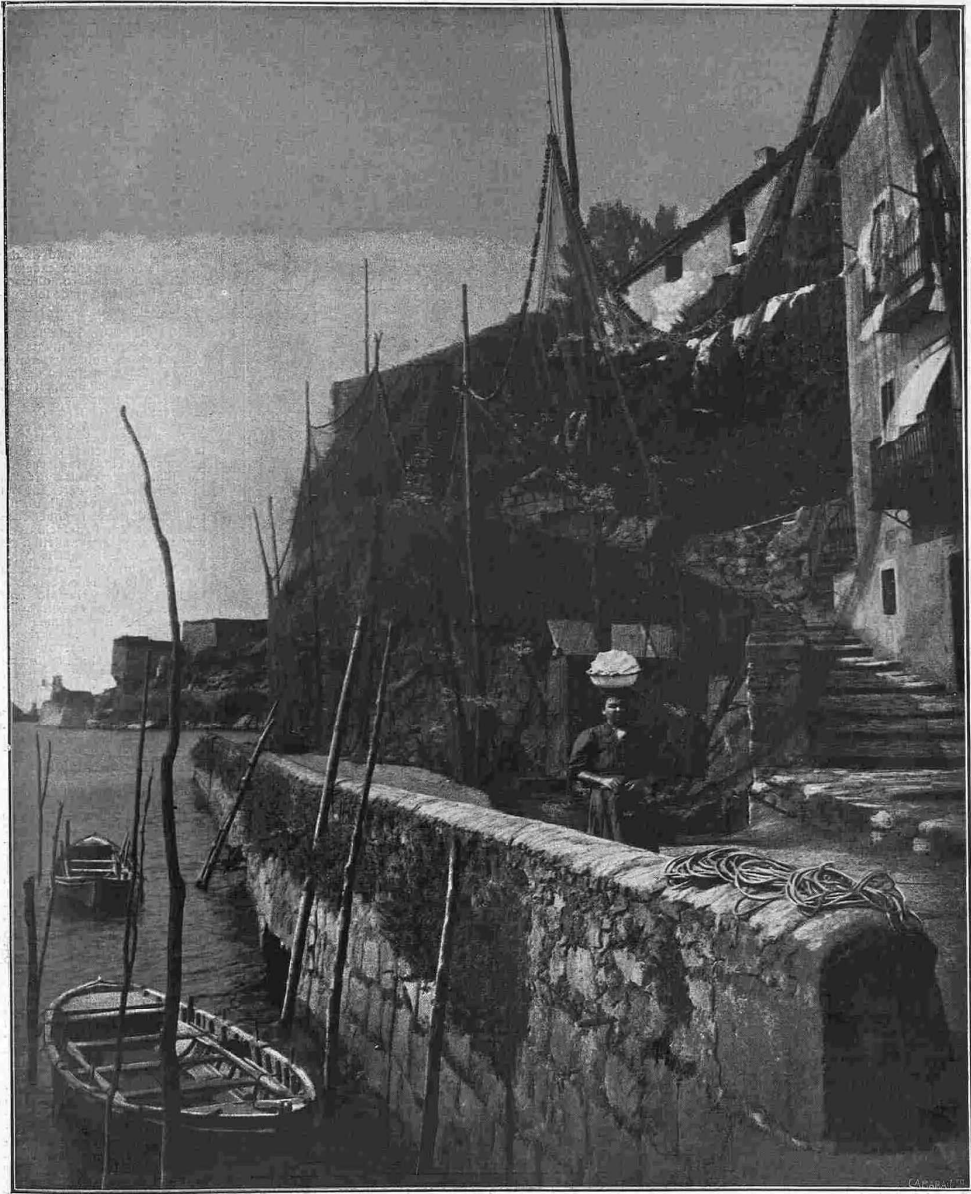


LA PINTURA CONTEMPORANEA

«El puerto de Cudillero», cuadro original de Francisco Ribera.

LA ESFERA

BELLOS ALREDEDORES DE SAN SEBASTIÁN



UN TÍPICO Y PINTORESCO RINCÓN DE PASAJES

FOT. KURT HIRLSCHER

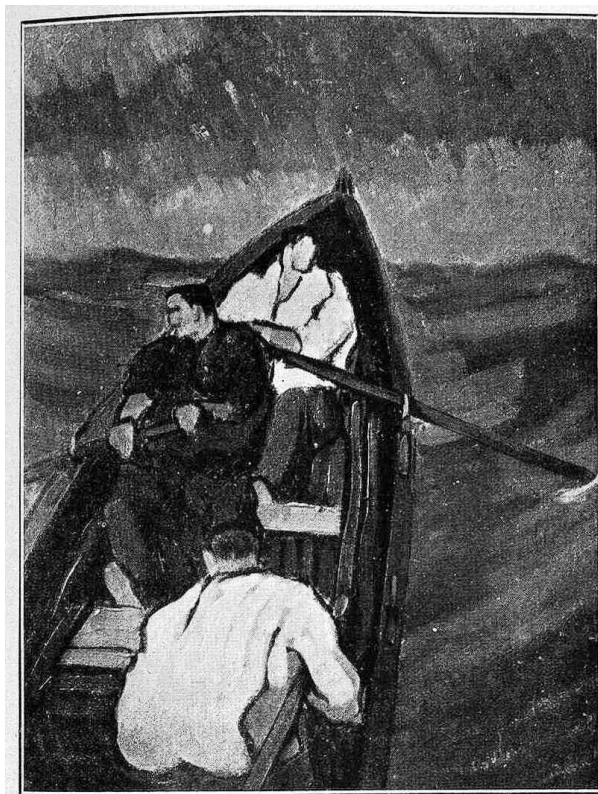


Phototypie Marcel Delboy, Bordeaux

123. HENDAYE — Passeur basque sur la Bidassoa M. D.



Castro Urdiales





Castro Urdiales



Castro Urdiales