

El Museo Naval de Donostia y la conservación del patrimonio flotante del ámbito pesquero. Marco conceptual - tipológico y embarcaciones recuperadas

(The Naval Museum of Donostia and the preservation of the floating heritage of the fishing field. Conceptual setting - typological one and recovered boats)

Apraiz Zallo, Juan A.
Eusko Ikaskuntza
M.^a Díaz de Haro, 11-1.
48013 Bilbao

BIBLID [1137-439X (1997), 15; 281-296]

Barcos de pesca recuperados por el Museo Naval de San Sebastián: fundamentos, tipo de barcos, evolución...

Palabras Clave: Recuperación del patrimonio marítimo.

Untzi Museoa - Museo Naval de San Sebastián'ek berreskuratutako arraiñtza itxasontziak: oiñarriak, ontzi motak, eboluzioa, ...

Giltz-Hitzak: Itsas ondarea berreskuratzea.

Bateaux de peche recuperès par l'Untzi Museoa - Musèe Naval de San Sebastián: les type de bateaux, l'èvolu - tion des formes et des structures,....

Mots Clés: Récupération de patrimoine maritime.

INTRODUCCIÓN

Desde su inauguración en mayo de 1991 el Museo Naval de Donostia lleva recuperadas 14 embarcaciones directamente relacionadas con las actividades pesqueras. La escasa atención prestada históricamente a la recuperación de materiales en este ámbito etnográfico indujo al Museo a mostrar especial dedicación a este área patrimonial. Bajo la dirección de Soko Romano y José María Unsain el Museo puso en marcha en 1992 un inventario del Patrimonio Marítimo que en su primera fase se centró justamente en aquellas embarcaciones que ofrecían mayor interés histórico, tipológico o constructivo. Dicho trabajo de inventario sirvió para seleccionar en primera instancia aquellas embarcaciones que merecían ser conservadas por su valor representativo de la construcción tradicional. En cualquier caso se echaba en falta un esquema conceptual y tipológico que tratara de abarcar la totalidad de la flota de bajura -es ésta, sin duda, la que presenta mayor interés etnográfico- y que sirviera tanto para encuadrar la labor de recuperación desarrollada como para dar continuidad a la misma. Estos son los objetivos que pretende cubrir el presente trabajo.

Analizadas las diversas posibilidades optamos por efectuar esta tipología en base a los diferentes tipos de pesca practicados. Para ello hemos utilizado como punto de partida el esquema clásico que divide la pesca marítima en dos grandes bloques: la Pesca de Bajura y la Pesca de Altura, ampliados estos últimos años con la inclusión de un tercer bloque que podemos denominar Pesca de Gran Altura.

Aunque en su día estas denominaciones definían claramente por sí mismas el tipo de pesca practicado (relacionando éste con las áreas de pesca frecuentadas) hoy en día y fruto de los grandes cambios y el desarrollo experimentado por la pesca, estas denominaciones precisan de una mayor profundización ya que algunas embarcaciones de bajura llegan a zonas de pesca tan lejanas y con mareas tan largas como las embarcaciones de altura.

Por todo ello y al objeto de clarificar en lo posible la terminología a emplear, consideraremos como:

Pesca de Bajura: La practicada por las embarcaciones más artesanales, mediante la utilización de diferentes artes de pesca¹ y con tripulantes que trabajan a la parte. Por norma general sus caladeros se extienden desde los más próximos al puerto base hasta las Islas Azores, el Mediterráneo y el banco Canario-Sahariano, pasando por la costa cantábrica o el Atlántico Norte.

Pesca de Altura: La practicada por embarcaciones "desarrolladas" como arrastreros y pincheros, mediante redes de arrastre y palangres con tripulantes que trabajan a sueldo y porcentaje. Por norma general faenan en la plataforma continental francesa, Islas Británicas, Irlanda, y banco Canario-Sahariano.

Pesca de Gran Altura: La practicada por las embarcaciones más desarrolladas y sofisticadas, tales como arrastreros y atuneros congeladores, que faenan mediante redes de arrastre y cerco con tripulaciones a sueldo y porcentaje. Generalmente trabajan en las aguas del Mar del Norte, Canadá, cono sur de América, Golfo Guinea, Seychelles, Pacífico, etc.

Dada la amplitud del campo de actuación hemos optado por centrar nuestros esfuerzos en el estudio exhaustivo de la pesca de bajura, que como ya hemos indicado es la más tradicional y artesanal de cuantas practican los pescadores vascos.

1. En la pesca de bajura se emplean los tres tipos de artes de pesca: aparejos (basados en el uso del anzuelo), redes y artefactos.

1. EMBARCACIONES DE BAJURA

Tal y como sucede también en otros tipos de pesca, no existe una manera única de entender la Pesca de Bajura. Así y atendiendo a las zonas de pesca o caladeros frecuentados podemos dividir la pesca en tres grupos: pesca costera, pesca litoral y pesca de mar abierta. Por otra parte y en función de la "profundidad" a la que ésta se lleva a cabo podemos hablar de pesca de fondo y pesca de superficie.

Tras analizar diversas posibilidades decidimos establecer una tipología en base a la combinación de ambos conceptos, de manera que finalmente dividimos la pesca de bajura en tres grupos: Pesca Costera, Pesca Litoral y Pesca de Superficie. Las dos primeras pueden ser consideradas también como pesca de fondo mientras que la tercera podría ser la pesca de mar abierta.

Tipología

Pesca Costera: Es la que se realiza en aguas costeras, generalmente desde pequeñas embarcaciones² de 4 a 12 m., en salidas diarias y mediante todo tipo de artes de pesca: artefactos, aparejos y redes. Capturan esencialmente especies destinadas a consumo local como cefalópodos, marisco, salmonetes, pescadilla, etc. Se la conoce también como "pesca de bote" en clara alusión al tipo de embarcaciones que la practicaban.

Pesca Litoral: Es la practicada por embarcaciones de medio porte (entre 10 y 20 m.) que se dedican casi exclusivamente a la pesca mediante aparejos de anzuelo y en especial a la captura de merluza, besugo, caballa y túnidos, con mareas de 1 a 20 días de duración. Es también conocida como pesca de merluceras, pesca artesanal o pesca de embarcaciones pequeñas.

Pesca de Superficie: Es la practicada por las embarcaciones de mayor porte, dentro de la pesca de bajura, con pesqueros de 20 a 35 m. que se dedican casi exclusivamente a la captura de túnidos y anchoa³, mediante redes y aparejos, en salidas de 1 a 25 días. Es también conocida como Pesca de Bajura (generalizando el término) o pesca de embarcaciones grandes.

Desde el punto de vista de los propios arrantzales, la tipología de las embarcaciones de bajura es básicamente similar a la indicada si bien en su nomenclatura únicamente se mencionan dos tipos de "embarcaciones": embarcaciones pequeñas, que corresponderían a las de litoral y embarcaciones grandes que serían las de superficie. Las embarcaciones de pesca costera son consideradas como "botes" o "botes a motor".

Además de éstas, y directamente relacionadas con ellas, en todos los tipos de pesca se emplean diferentes embarcaciones auxiliares, tanto en labores de pesca como portuarias, cuya tipología, descripción y características incluimos en un apartado al efecto.

2. Dado el carácter artesanal, no estandarizado, de la construcción naval las medidas que se incluyen en este estudio (eslora, TRB, etc...) habrán de ser entendidas únicamente a modo de referencia.

3. Antiguamente también capturaban sardina, besugo y chicharro.

Diseño

Por lo que respecta al "diseño", en principio, podemos hablar de dos tendencias bien definidas. La primera, a la que podríamos denominar como tradicional, se basa en líneas derivadas de embarcaciones tradicionales de nuestra costa como traineras y chalupas, con proas rectas o retraídas y popas tipo nuez o trainera. La segunda por su parte es una consecuencia de la evolución local de diseños importados del norte de Europa a principios de siglo a raíz de la irrupción de la propulsión mecánica, con proas rectas y popas tipo cola de pato. Tanto una como la otra han empleado indistintamente técnicas de construcción de vareta o costillaje aunque la primera fue de uso más generalizado en la construcción tradicional mientras que la segunda emplea la cuaderna de plantilla en la gran mayoría de sus embarcaciones.

Hoy en día y aproximadamente desde los años 60 ambas líneas han confluído en unas características más o menos unificadas con proas de abanico, popas tipo crucero y construcción en cuaderna aserrada.

Construcción

Por norma general y salvo raras excepciones, las embarcaciones de bajura han sido construidas en madera siguiendo esencialmente dos técnicas de construcción, con forros a tope⁴ en ambos casos: la concha y el costillaje.

La técnica de la concha: Consiste en la construcción del casco a partir de un forro provisional que se refuerza finalmente con un ligero armazón, es decir las cuadernas adquieren las formas del forro. Se conoce también como "cuaderna cocida" o "vareta" debido a que las cuadernas, realmente "varas", son cocidas para poder adaptarlas mejor a las formas del casco. Es empleada preferentemente para la construcción de embarcaciones de pesca costera, si bien en los astilleros del país vasco-francés el desarrollo de esta técnica permitió la construcción de todo tipo de pesqueros y embarcaciones auxiliares.

La técnica del costillaje: Se trata de la construcción de un casco a partir de un sólido armazón al que posteriormente se le coloca el forro, es decir es el forro el que adopta las formas del bastidor. Se la denomina también como "cuaderna de plantilla o aserrada" ya que éstas son realizadas en base a piezas aserradas trazadas mediante plantilla. Se utiliza en la construcción de todo tipo de pesqueros, tanto de pesca costera y litoral como de superficie e incluso embarcaciones auxiliares.

1.1. Embarcaciones de Pesca Costera

Descripción

Como se desprende de su denominación las embarcaciones de pesca costera son las que desarrollan su actividad en aguas eminentemente costeras y salvo excepciones no más allá de la plataforma continental. Emplean todo tipo de artes de pesca: artefactos, aparejos

4. Tablazón del casco lisa con tracas unidas a tope, es decir sin solapes.

y redes con los cuales capturan básicamente especies de costa como cefalópodos, crustáceos, salmonetes, cabras, etc. Desarrollan una actividad, conocida como “pesca de bote”, de carácter artesanal y local. A partir de los años 70 se ha vivido un relanzamiento de esta actividad, gracias a elementos foráneos en primera instancia y a la crisis de otras modalidades en años posteriores, que ha propiciado la construcción de un número considerable de embarcaciones.

Evolución histórica

Iniciamos la evolución histórica con la embarcación característica de la pesca costera desde finales del siglo XIX hasta bien entrado el siglo XX.

Bote o batel: Es el reflejo de la esencia misma de la pesca costera. Se trata de una pequeña embarcación de unos 4 a 6 m. de eslora, con proa recta y popa estampa (Bizkaia) o tipo trainera (Gipuzkoa). Construidos tanto con técnica de concha como de costillaje, carecían de cubierta y, disponían únicamente de 2 ó 3 bancadas, tilla y talamete, contando además en su zona central con un vivero de reducidas dimensiones para la conservación de cebos y capturas. Aparejadas con una vela al tercio y auxiliadas por remos eran tripuladas por dos a tres marineros y se dedicaban esencialmente a la captura de cefalópodos, marisco, etc.

La irrupción de los propulsores mecánicos apenas originó, en principio, transformaciones reseñables de modo que hasta mediados de siglo no encontramos un nuevo tipo de embarcación, aunque el bote tradicional ha subsistido hasta nuestros días como embarcación pseudoprofesional.



Antxeta

Motora: Embarcación a motor de 4 a 8 m. de eslora y de 2 a 3 tn. Presentan líneas con proas rectas y popas tipo trainera, habiendo desaparecido ya la popa estampa. Al igual que los botes, carecían de cubierta y estaban construidas siguiendo tanto la técnica de la vareta como la del costillaje. Se dedicaban a la pesca de especies de costa, en salidas diarias.

Las transformaciones continuaron lentamente: incorporación de nuevas tecnologías, lógico desarrollo de magnitudes y líneas, lanzamiento progresivo de las proas, retraimiento de las popas hasta convertirlas finalmente en popas tipo crucero, etc.

Hacia los años 70 apareció una nueva forma de entender la pesca: las embarcaciones malleras. Para ello en principio se procedió a la adecuación de las motoras clásicas aunque también se llevaron a cabo "importaciones" de embarcaciones y tecnología foráneas principalmente asturianas y cántabras. Posteriormente se inició la adaptación de embarcaciones merluceras de dimensiones más bien reducidas y, casi al mismo tiempo, la construcción de embarcaciones malleras al efecto.

Mallera: Embarcación con cubierta, de 11 a 13 m. y 10 a 15 tn., construida con sistema de costillaje, proa lanzada de amplio abanico y popa de tipo crucero.

Se dedican esencialmente a la pesca de merlúcidos y especies de costa principalmente con redes de enmalle si bien en la época estival practican de forma circunstancial la captura de túnidos a la cacea.

Durante los últimos años han aparecido también unidades construidas en materiales plásticos, generalmente realizadas en base a moldes elaborados con motoras de líneas más bien tradicionales, e incluso se están incorporando algunas embarcaciones construidas en acero con construcción y líneas foráneas; proas con escaso abanico, popa estampa, etc.

1.2. Embarcaciones de Pesca Litoral

Descripción

Denominamos como embarcaciones de pesca litoral a las que llevan a cabo su actividad principalmente a lo largo del litoral y en especial en los caladeros tradicionales del borde de la plataforma continental. Por norma general emplean aparejos de anzuelo con los cuales practican la pesca de merlúcidos y túnidos a la cacea. Es conocida como "pesca de embarcaciones pequeñas" o "pesca de merluceras". Al igual que las embarcaciones de pesca costera, se trata de pesqueros que realizan una actividad netamente artesanal y local.

Desde comienzos de siglo, el desarrollo de esta actividad, mantuvo una evolución lenta aunque constante. En los años 60 se inició un periodo de enorme expansión -evolución fomentada y sostenida por las grandes facilidades institucionales-. El resultado fue un rápido incremento de la flota litoral que concluyó a finales de la década de los 80, de forma que estos últimos años apenas se han construido nuevas embarcaciones.

Evolución histórica

Hasta principios del siglo XX la embarcación de pesca litoral por excelencia fue el "potiñ", la "merlucera" de la época.

Potíñ: Era una embarcación sin cubierta de unos 8 a 10 m. de eslora y alrededor de 3 tn., con proa recta y popa similar, construida con casco de tipo costillaje o concha. Estaba aparejada con dos velas al tercio y era auxiliada por remos. Se dedicaba a la captura de merlúcidos mediante liñas, excepcionalmente besugo con palangres de mano, y túnidos a la cacea en los meses estivales.

Entrado ya el siglo XX, estas embarcaciones comenzaron a ser motorizadas paulatinamente aunque continuaron conservando magnitudes y líneas tradicionales, con proas rectas y popas cada vez más parecidas a las de tipo trainera. Posteriormente fueron dotadas de cubierta aumentando también sus medidas, aunque las líneas y la configuración continuaban siendo similares.

Merlucera: Embarcación a motor, cubertada, de 10 a 12 m. de eslora y 10 a 14 tn. Construidas con técnica de cuaderna cocida o costillaje, proa recta y popa trainera. Se dedicaba todo el año a la captura de merlúcidos mediante liñas, besugo con palangres de mano y ocasionalmente túnidos a la cacea en salidas diarias.

La evolución de las merluceras continuó lentamente hasta los años 60 de modo que las proas tuvieron cada vez mayor abanico mientras que las popas fueron derivando hacia las de tipo crucero.

Merlucera años 60: Estas merluceras llegaban ya a los 13 m. de eslora y unas 12 tn. Construidas con técnica de costillaje o concha, tenían líneas con proas de cierto abanico y popas de tipo nuez aunque también se observaban ya popas tipo crucero, similares a las de las embarcaciones de superficie. Como sus antecesoras eran utilizadas para la captura de merluza mediante chambeles⁵ y túnidos a la cacea en la época estival.

El gran desarrollo de la época propició de inmediato diversos cambios en la configuración de las embarcaciones. Así las popas de tipo crucero terminaron por imponerse y aparecieron las proas sin barraganetes⁶ imitando a las embarcaciones de superficie.

Merlucera años 70: Embarcación de unos 14 m. de eslora y hasta 19'5 tn. Generalmente eran construidas con técnica de costillaje, proas de amplio abanico y popas de tipo crucero dedicándose a la captura de merluza y besugo mediante chambeles de caña y palangres⁷, caballa con chambeles de mano y túnidos a la cacea.

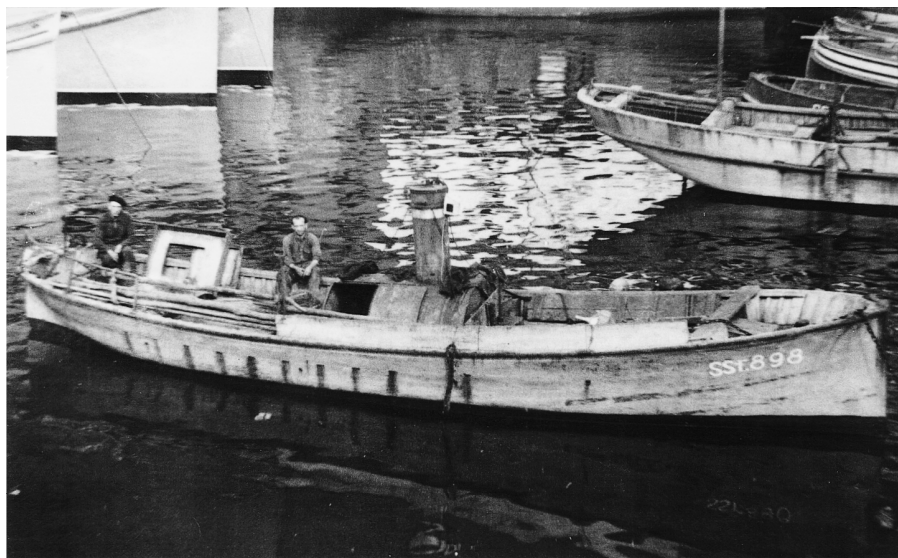
A finales de la década de los 70 el tonelaje de estas embarcaciones experimentó una rápida progresión, hasta llegar a las 50 tn., diferenciándose muy poco ya de los pesqueros de superficie, tanto en las líneas de sus cascos como en las superestructuras.

Mediana: Embarcación merlucera de 18 a 19 m. de eslora y hasta 50 tn. Están construidas mediante cuadernas aserradas, con líneas de proas lanzadas sin barraganetes y popas tipo crucero. Se dedican a la captura de merluza y besugo mediante palangres, caballa con chambeles y túnidos a la cacea.

5. Liñas con varios anzuelos.

6. La proa y la amura estaban construidas en dos piezas: cuadernas hasta la cubierta y barraganetes desde la cubierta a la regala. Con el nuevo sistema las cuadernas se prolongaban desde la quilla hasta la misma regala dando una mayor solidez al conjunto.

7. Más conocidos como "piedra-bola".



San Vicente

En la década de los 80 se superaron ya las 50 tn., si bien las líneas y configuración se mantuvieron invariables. Una vez alcanzadas estas magnitudes algunas de estas embarcaciones han sido aparejadas para la pesca de superficie, dando lugar a la creación de un nuevo tipo de pesquero híbrido de pesca litoral y superficie.

Finalmente en la década de los 90, con la práctica desaparición de los astilleros tradicionales, apenas se han llevado a cabo nuevas construcciones. Sin embargo se ha iniciado la construcción de unidades de acero, tanto en astilleros vascos como foráneos, con medidas y líneas exteriores bastante semejantes a las construcciones de madera tradicionales.

1.3. Embarcaciones de Pesca de Superficie

Descripción

Como se desprende de su denominación las embarcaciones de superficie son las que desarrollan su actividad en aguas preferentemente superficiales, tanto en zonas costeras como en mar abierto. Llevan a cabo su labor mediante artes de red⁸ y aparejos,⁹ con los cuales capturan esencialmente especies de superficie como anchoa, sardina o túnidos aunque en el pasado también practicaban la pesca del besugo.

Se trata de las embarcaciones de mayor porte dentro de la pesca de bajura y como tal son conocidas en el mundo arrantzale siendo denominadas "motoras grandes".

8. Hoy en día redes de cerco, si bien antiguamente también empleaban redes de enmalle.

9. Palangres de mano y curricán en épocas pasadas y caña con cebo vivo en la actualidad.

A principios de siglo no existía un único tipo de embarcación de superficie, de forma que la unificación se llevó a cabo poco después de la introducción de los propulsores mecánicos, manteniendo desde entonces un proceso evolutivo constante. Al igual que en los casos anteriores tuvo su época de gran expansión entre los años 60 y 80 entrando posteriormente en un claro declive, de forma que hoy en día apenas existe construcción naval tradicional. No obstante y también como en los dos tipos de embarcación analizados anteriormente, en los últimos años se han construido algunas unidades de acero, habiéndose realizado asimismo alguna construcción en materiales plásticos que en principio no han tenido continuidad.

Evolución histórica

Durante el siglo pasado la que hoy entendemos como pesca de superficie era practicada por tres tipos de embarcación bien diferenciadas, una para cada tipo de arte, de manera que sus características se perfilaban en base a las peculiaridades de las artes a emplear y especies a capturar.

Chalupa o lancha bonitera: Era la embarcación de "altura" dentro de la pesca de superficie. Se trataba de una lancha a vela de 12 a 15 m. de eslora y 10 a 20 tn. Estaban aparejadas con dos velas al tercio y auxiliadas mediante remos. Fueron construidas tanto en concha como cuaderna aserrada con proas y popas rectas, línea de suave arrufo, finos pronunciados y formas barrigonas, siendo dotadas de cubierta a finales de siglo. Se dedicaban a la captura de besugo mediante palangres y túnidos a la cacea.

Trainera: Era la embarcación empleada para la pesca con artes de cerco. Medían entre 11 y 13 m. de eslora con unas 4 a 6 tn. Estaban aparejadas con dos velas al tercio si bien en la mayoría de las ocasiones eran propulsada a remo utilizando únicamente la vela trinquete. Eran lanchas, sin cubierta, construidas tanto en vareta como costillaje, con proas de gran radio de curvatura, popas de codaste saliente y quillas arqueadas. Se dedicaban a la captura de anchoa y sardina mediante redes de cerco en la mayoría de los casos.

Baideko o lancha sardinera: Era la lancha de menor tamaño de cuantas se utilizaban en la pesca de superficie. Se empleaba para la pesca mediante redes de enmalle y tenían unos 8 m. de eslora. Estaban aparejadas con dos velas al tercio aunque generalmente eran propulsadas a remo siendo empleadas para la captura de anchoa y sardina.

A principios de siglo se produjo la irrupción de la propulsión mecánica¹⁰ que paulatinamente fue comiendo terreno a las lanchas veleras. Debido a diversos factores, entre los que habría que destacar la galerna de 1912¹¹, hacia los años 20 acabaron por convertirse en las embarcaciones típicas de la pesca de superficie unificando los tres modelos anteriores. No obstante las lanchas tradicionales no desaparecieron inmediatamente de forma que, si bien las chalupas fueron olvidadas en poco tiempo, las traineras y baidekos fueron motorizadas con motores de gasolina. La unificación trajo consigo grandes cambios en la construcción naval tradicional de nuestra costa. La nueva embarcación no era fruto de la evolución de modelos locales sino que provenía de la "importación" de patrones foráneos que a su vez imi-

10. Calderas de vapor.

11. Murieron más de 140 arrantzales, prácticamente todos ellos tripulantes de este tipo de embarcaciones, no falleciendo ninguno en las lanchas a vapor.

taban líneas y formas de embarcaciones del norte de Europa, con proas rectas y popas tipo cola de pato.

Vapor: En principio las medidas de los vapores fueron similares e incluso inferiores a las de las lanchas veleras, con unos 14 m. de eslora y 10 a 15 tn. Las características de construcción eran también análogas construyéndose tanto en sistema de cuaderna aserrada como de concha aunque sus líneas y configuración eran completamente diferentes. Se trataba de buques con cubierta, proa recta y popa cuadrada tipo cola de pato y se empleaban tanto para la pesca con redes de cerco y deriva como para la captura de túnidos a la cacea o besugo mediante palangres.

Las innovaciones se fueron sucediendo a lo largo de los años siguientes con embarcaciones más "panzudas" y proas con cierto abanico. También se instalaron casetas de gobierno tipo púlpito, a popa del guardacalor, que con el tiempo se integraron en la superestructura y finalmente terminaron siendo trasladadas a la zona de proa de la misma.

Vapor años 30: Estas embarcaciones tenían una eslora de 15 a 16 m. con más de 25 tn. Estaban construidas ya fundamentalmente con técnica de costillaje, eran panzudas y tenían líneas con suave arrufo. Practicaban la pesca de manera similar a los vapores de la década anterior.

La década de los 40 supuso el declive de las máquinas de vapor que fueron sustituidas por los motores diesel. Dadas las diferencias de peso y volumen de ambos sistemas, la adopción de estos nuevos propulsores tuvo como resultado el evidente afinamiento de las líneas con embarcaciones de 16 m. de eslora y hasta 40 tn.

En la siguiente década, los años 50, se produjeron dos innovaciones dignas de mención: las popas tipo crucero y los viveros para la conservación de cebo vivo. Debido a los constantes problemas que ocasionaban los frecuentes temporales en las estructuras de popas tipo cola de pato, éstas fueron sustituidas por las de tipo crucero que con su configuración redondeada aportaban una mayor solidez. La introducción de la técnica del cebo vivo trajo consigo la utilización de viveros para la conservación del mismo, por lo que tanto la eslora como la manga debieron ser adaptadas a las nuevas necesidades.

Motora: Tenían una eslora de unos 18 m. alcanzando las 50 tn. Sus cascos estaban contruidos con técnica de costillaje y tenían proas con abanico y popas tipo crucero. Practicaban la pesca mediante redes de cerco y la captura de túnidos a la cacea y cebo vivo. Las redes de enmalle prácticamente desaparecieron y el palangre quedó relegado a las embarcaciones de litoral.

Mientras tanto en la zona más oriental de la costa, País Vasco-francés y área colindante, se continuó practicando un tipo de construcción derivado directamente de la carpintería naval tradicional. Cascos de líneas clásicas, proa recta y popa tipo trainera, realizados con técnica de cuaderna cocida o híbrida cuyo zenit se produjo a finales de la década de los 50, con embarcaciones que llegaron a alcanzar prácticamente los 20 m. de eslora y las 55 tn. Estas embarcaciones constituyeron un nuevo tipo de buque que podríamos denominar polivalente litoral-superficie ya que practicaban un tipo de pesca a medio camino entre la pesca litoral¹² y la de superficie¹³.

12. Merlúcidos mediante chambel de caña.

13. Atún rojo con cebo vivo y anchoa mediante redes de cerco.

Además en los astilleros de la costa vasco-francesa también fueron construidos varios baby-clipper de cierto porte aunque con líneas y formas derivadas directamente de construcciones norteamericanas. En los últimos años no se han realizado nuevas construcciones a no ser pequeñas embarcaciones de pesca costera o litoral con diseños importadas de la tradición naval bretona.

Polivalente superficie-litoral: Se trata de buques con unos 18-20 m. de eslora y hasta 60 tn. Preferentemente fueron construidas en sistema híbrido vareta cuaderna aserrada con líneas de arrufo pronunciado, proas rectas y popas tipo trainera. Como se desprende de su denominación se utilizan tanto para la pesca litoral, capturando merlúcidos con chambeles de caña, como para la de superficie, practicando la pesca con cebo vivo y anchoa mediante redes de cerco¹⁴.

Volviendo a la zona occidental, en los años 60, y como ya hemos comentado anteriormente, se produjo el gran boom de la industria pesquera peninsular. En ésta época se construyeron la mayoría de las embarcaciones de la importante flota vasca de superficie.

Motora años 60: Se trata de buques de 20 a 25 m. de eslora con más de 100 tn.¹⁵. Estas construcciones únicamente se llevaban a cabo con técnica de costillaje, y líneas con proas poco lanzadas y popas tipo crucero. Se dedicaban a la captura de anchoa con redes de cerco y túnidos con cebo vivo.

A mediados de los 60 las innovaciones practicadas anteriormente en refuerzo de las popas tuvieron su reflejo en las proas y amuras¹⁶. Las construcciones fueron aumentando de tamaño hasta el año 79, fecha en la que se botó la mayor embarcación de bajura construida en el País Vasco,¹⁷ coincidiendo prácticamente con la desaparición de este tipo de construcciones.

Motora años 70: Embarcaciones de hasta 36 m. de eslora con tonelajes de 150 a 200 tn. Están construidas en sistema de cuaderna aserrada y presentan líneas de suave arrufo con proas de amplio abanico y popas tipo crucero. Se dedican a la captura de anchoa con redes de cerco y túnidos con cebo vivo.

En los años 80, los pocos astilleros que aún continuaban con su labor construyeron especialmente embarcaciones de menor tamaño que practican un tipo de pesca mixto entre la pesca litoral y la de superficie.

Polivalente litoral-superficie: Se trata de embarcaciones de unos 20 m. de eslora con 60 a 80 tn. Están construidas mediante costillaje aserrado y líneas idénticas a las merluceras medianas, con proas de amplio abanico y popas tipo crucero, dedicándose principalmente a la pesca al cerco y la cacea de túnidos.

14. Las embarcaciones de Hondarribia practican la pesca mediante cañas de chambel y atún con cebo vivo, mientras que las de Donibane Lohitzune o Ziburu practican la pesca con redes de cerco y atún rojo con cebo vivo.

15. Debido a la "carrera" del tonelaje de los años 60, estas medidas aumentaron rápidamente.

16. Las duras mares de proa que encontraban estas embarcaciones en sus desplazamientos invernales obligó al reforzamiento de las mismas. Ver también nota 5.

17. "Izarralde" y "Ortube" embarcaciones gemelas construidas en el astillero J. Muruaga de Bermeo con 36'5 m. de eslora, 7'50 m. de manga, 3'75 m. de puntal y 208 trb.

A finales de la década se han realizado de nuevo algunas construcciones de acero tanto en astilleros vascos como en provincias limítrofes e incluso se ha botado alguna embarcación "experimental" en material plástico y además se "importaron" cascos de madera contruidos en astilleros de la cornisa cantábrica. En términos generales podemos afirmar que la construcción naval tradicional entró en vías de desaparición. La actividad principal dejó de ser la construcción en sí para pasar al mantenimiento, reparación y alargamiento de buques de los años 60-70¹⁸.

Hoy en día prácticamente ya no se construyen embarcaciones de superficie y el único astillero¹⁹ de nuestra costa que aún continúa con el obraje de buques de madera apenas recibe pedidos de construcción a no ser algunas pequeñas unidades de pesca litoral o costera.

1.4. Embarcaciones auxiliares

Descripción

Denominamos embarcaciones auxiliares a las que siendo utilizadas en las faenas de pesca no intervienen directamente en ellas.

Evolución histórica

Antiguamente el uso de embarcaciones auxiliares no estaba muy extendido de manera que hasta bien entrado el siglo no podemos hablar de embarcaciones auxiliares en el sentido en el que las entendemos en nuestros días. Esencialmente existen dos tipos de botes auxiliares: la plata o bombota y el bote auxiliar.

Plata o bombota: Es un bote a remos de reducidas dimensiones, construido con cuaderna aserrada, sin cubierta, de forma triangular y con fondo plano. Tienen entre 2'5 y 2'8 m. de eslora, con una sola bancada y es propulsada por dos remos pareles. Estas "embarcaciones" son utilizadas preferentemente como auxiliares en la captura de cebo vivo, aunque también se emplean para el embarque y desembarque de tripulantes.

Bote auxiliar: Bote a remo, construido con cuaderna de vareta, sin cubierta, en forma ahusada y con popa estampa. Tienen una eslora de 4 m. con dos bancadas, tilla y talamete. Son propulsadas por remos pareles en mar abierto y con un único remo en puerto. Se utilizan preferentemente para el embarque y desembarque de tripulantes aunque también se emplean para la pesca al cerco.

Hoy en día la aplicación de nuevos materiales; contrachapeado marino, plástico, etc. ha variado las formas de este tipo de embarcación aunque se mantienen los criterios que las concibieron.

18. Dada la restrictiva legislación para la construcción de nuevas unidades, la reparación y/o el alargamiento han sido la principal vía seguida por los arrantzales para la adecuación de la flota a los nuevos tiempos.

19. Astilleros Bermeo, propiedad de los Hnos. Mendieta de Mundaka.

2. RECUPERACIÓN DE PATRIMONIO

Una vez establecido el marco conceptual - tipológico, pasamos a analizar las diversas embarcaciones pesqueras recuperadas, clasificadas de acuerdo al esquema desarrollado en las páginas anteriores. No incluyéndose en esta relación las diferentes embarcaciones auxiliares y de tipo fluvial (ala, chalanta, etc.) recuperadas por el Museo.

La recuperación de embarcaciones que viene llevando a cabo el Museo Naval de la Diputación Foral de Gipuzkoa está fuertemente limitada por diversas circunstancias, entre las que cabe destacar el factor espacio. Dadas las medidas de algunas embarcaciones y la superficie de almacenamiento disponible, las diferentes acciones han ido dirigidas principalmente a la recuperación de construcciones de pequeño y mediano tamaño. No obstante se ha procurado abarcar todos los ámbitos de la pesca de bajura de nuestra costa. De esta manera han sido recuperadas ya embarcaciones de pesca costera, litoral y superficie, preferentemente con líneas de diseño tradicional, construidas tanto en técnica de concha como de cuaderna aserrada.

2.1. Embarcaciones de Pesca Costera

Debido principalmente a su tamaño y escasa evolución, la recuperación de embarcaciones de pesca costera es la que menores dificultades está presentando. Forman parte ya de los fondos del Museo diversos botes, una motora y una mallera, todas ellas con líneas tradicionales y construcción de vareta.

Botes: Están representados por cuatro embarcaciones, construidas todas ellas en vareta, con líneas tradicionales de proa recta y popa tipo trainera. Las cuatro disponen de tilla y talamete estando aparejados para la propulsión a remo y gobierno con espadilla.

"Gurutze Santua":

Astillero: C. Zumalabe (Mutriku). Año de construcción: 1925.

Puerto base: Mutriku.

Eslora: 5'45 m.; Manga: 1'48 m.

"María Rosario":

Astillero: L. Lizaso (Orio). Año de construcción: 1947.

Puerto base: Orio.

Eslora: 6'40 m.; Manga: 1'35 m.

"Antxeta":

Astillero: J. Garin (Donostia). Año de construcción: 1947.

Puerto base: Pasai Donibane, Donostia.

Eslora: 4'90 m.; Manga: 1'20 m.

"Joaquín María":

Astillero: Desconocido. Año de construcción: Desconocido.

Puerto base: Pasaia.

Eslora: 4'77 m.; Manga: 1'32 m.

Motora: Se trata de una embarcación cubertada, con líneas tradicionales, construida en vareta que a pesar de haber sufrido diferentes transformaciones: pasamanos, palcas, etc., mantiene intactas sus características básicas originales.

"Germantxo":

Astillero: J. Garin (Donostia). Año de construcción: 1950.
Puerto base: Getaria.
Eslora: 10'86 m.; Manga: 2'05 m.

Mallera-Merlucera: Lancha cubertada, construida en concha reforzada, con características tradicionales evolucionadas: popa tipo trainera, proa acampanada con cierto lanzamiento y línea de arrufo pronunciado.

"Juan María":

Astillero: J. Iridoy (Hondarribia). Año de construcción: 1965.
Puerto base: Hondarribia.
Eslora: 11'30 m.; Manga: 2'75 m.

2.2. Embarcaciones de Pesca Litoral

La recuperación de embarcaciones de pesca litoral es ciertamente más dificultosa que las de pesca costera ya que el tamaño de las mismas supone un problema añadido a las complejidades burocráticas que ello entraña. Hasta el momento hemos recuperado dos embarcaciones que representan sendas fases del proceso evolutivo de nuestra carpintería de ribera.

Merlucera: Se trata de una embarcación cubertada evolucionada directamente de la trainera a motor. Está construida en vareta y a pesar de haber sufrido diversas transformaciones, principalmente en la superestructura y aparejamiento, mantiene intactas sus líneas tradicio-



Lagun Artean

nales, con proa recta incluso algo retraída, popa tipo trainera y arrufo poco pronunciado, característicos de las lanchas mencionadas.

"San Vicente":

Astillero: A. Aseginolaza (Hondarribia). Año de construcción: 1933.

Puerto base: Donostia.

Eslora: 10'60 m.; Manga: 2'70 m.

Merlucera años 60: Embarcación a motor, cubierta, construida con técnica de costillaje y líneas evolucionadas típicas de la época con popa tipo crucero y amura sin barraganes.

"Lagun Artean":

Astillero: Iridoy (Hondarribia). Año de construcción: 1969.

Puerto base: Hondarribia.

Eslora: 14'00 m.; Manga: 3'764 m.

2.3. Embarcaciones de Pesca de Superficie

Dadas sus características las embarcaciones de pesca de superficie son las que presentan más problemas de recuperación. El tamaño de los buques, su desarrollo y evolución así como el escaso interés por la conservación del patrimonio marítimo han propiciado la práctica inexistencia de embarcaciones construidas con anterioridad a la década de los 40.

Desgraciadamente entre los fondos del Museo únicamente podemos contar con una embarcación de pesca de superficie aunque dadas sus características y teniendo en cuenta el material gráfico y audiovisual disponible sobre la misma, la convierten en una importante pieza de nuestro patrimonio marítimo.

Vapor años 30: A pesar del año de construcción, 1947, y medio de propulsión, sus características y aparejamiento la asemejan indefectiblemente a los vapores de la década anterior. Es una embarcación a motor, construida en cuaderna de plantilla con líneas tradicionales, es decir, proas rectas y popas tipo trainera, en contraposición a las construcciones típicas de la época, que como ya indicamos anteriormente presentaban popas de influencia foránea tipo cola de pato. En su dilatada historia ha sufrido diversas transformaciones, principalmente en superestructura y distribución, conservando su estructura original prácticamente intacta.

"Trinido":

Astillero: P. Eiguren (Lekeitio). Año de construcción: 1947.

Puerto base: Donostia. (Luego pasa a Cantabria).

Eslora: 15'75 m.; Manga: 3'70 m.

**EVOLUCION DE LA FLOTA DE BAJURA DEL PAIS VASCO
CONSTRUCCION NAVAL TRADICIONAL**

Hasta principios del s. XX

