

Apuntes sobre a lancha traíñeira unha embarcación de orixen cántabro destinada a pesca da sardiña.

Entre as embarcacións adicadas á pesca no litoral cántabro, a maioría delas apenas presentan cambios significativos na súas formas dende o século XVII ata a segunda metade do XIX, pois sempre estiveron supeditadas as faenas específicas das correspondentes pesquerías tradicionais. Así, temos as lanchas de altura ou maiores destinadas á pesca máis alonxada da costa, principalmente besugo, merluza e bonito, e as de baixura, das que forman parte os botes e as sardiñeiras, operativas nas zoas máis próximas aos portos. Sin embargo, a partires da década de 1860, a introducción no Cantábrico oriental das novedosas artes do cerco con xareta, baixo iniciativa dos conserveiros da Bretaña francesa que lideraban o mercado internacional das conservas de sardiñas enlatadas, comenza a extenderse dende os portos vascongados e ao longo de todo o litoral a implantación de unha nova embarcación moi axeitada para faenar exitosamente con ditas redes, era a lancha traíñeira.

Nas costas asturianas a introdución das redes do cerco produciuse durante o último cuarto do século XIX por medio de fabricantes de escabeches e conservas dos portos de Luanco, Candás e Xixón, suscitando no inicio fortes polémicas e enfrontamentos entre os mariñeiros e os industriais conserveiros, ata que vistas as ventaxas que tiña para a industria pesqueira xeralizouse o seu uso na maioría

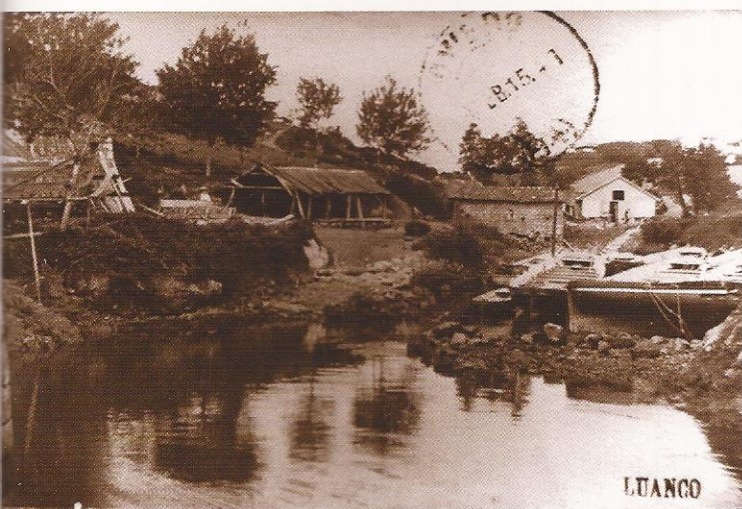
dos portos rexionais. Nun primeiro momento introduciuse o arte denominado copo (1881), e pouco despois o boliche (1888). Eran de características moi similares aínda que este último alcanzaba maiores dimensións (70 metros de longo por 20 de ancho ou calado). A rápida difusión destaas artes revolucionaría ao sector pesqueiro de baixura, especialmente ao da pesca da sardiña, pois fronte á limitación que tiñan as redes tradicionais redes derivantes de enmalle (abareques, sardiñales ou xeitos), coas novas redes, moito máis atractivas, e o concurso da traíñeira podíase sair a pescar varias veces ao día, longando á vez a corteira da pesca entre os meses de maio a outubro. Inicialmente a lancha traíñeira estaba adicada exclusivamente a pesca da sardiña coas citadas artes do cerco, e dende comezos do século XX a expansión dos sazoneiros italianos oa longo do litoral Cantábrico impulsaría a pesca do bocarte, unha especie migratoria por entón de escaso interés comercial e moi abundante durante os meses da primavera, utilizando as mesmas redes. A necesidade de acceder e cercar os bancos de pesca de sardiña con rapidez impuxo a defusión da traíñeira. Tratábase de unha embarcación aberta, sen cuberta, moi estilizada e lixeira, e de fácil maniobralidade. Estaba propulsada por entre 10 e 14 remos, e cando o tempo era favorable axudábase de unha ou dúas velas ao tercio con mastros móbiles, un emplazado sobre o *chipiteo* de proa (trinquete) e outro encaixado entre a quinta e a sexta bancada (maior). A traíñeira gobernábase dende a popa por medio dun remo máis longo a modo de espadilla,

colocado no costado de babor. As súas medidas oscilaban entre os 10 e 12 metros de eslora, tiña de 1'60 a 2 metros de manga, entre 0'60 e 0'90 metros de puntal, e contaba cun arqueo bruto entre 3 e 6 toneladas. Espacialmente a traíñeira estaba compartimentada por oito ou nove bancadas, e a súa dotación podía alcanzar ata os 15 homes de tripulación, según o tamaño.

A partir da década de 1880 comenzan a chegar aos portos asturianos as primeiras traíñeiras, todas procedentes de estaleiros de ribeira vascos, principalmente Ondárroa, i



en menor medida de Métrico, fuenterrabía e Lequeitio. En anos seguintes aínda hai armadores e mariñeiros locais que encargan algunhas unidades aos carpinteiros de riveira de Guetaria, Bermeo ou Santurce, ou a mestres cántabros de Santander, Santoña e Laredo. Sin embargo a maioría das construcións que dende finais do XIX se inscriben nos libros de rexistro da terceira lista dos distritos marítimos asturianos son xa de fabricación regional, destacando polo seu número e calidade as traíñas construídas nos estaleiros Luanquinos de El Dique



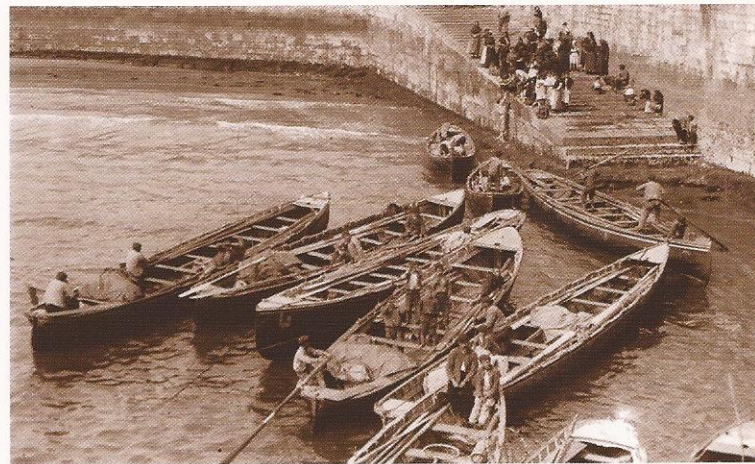
polos irmáns Anselmo e Xosé Artime Mori. Precisamente, sobre a construción naval en Luanco no periodo que abarca de 1900 a 1920, adxuntamos un cadro estadístico que nos da idea da grande actividade constructiva de ese tipo de embarcacións nos seus estaleiros, e onde ademais faise patente a exportación de traíneas durante os anos da I Guerra Mundial a distintos portos pesqueiros doutras comunidades veciñas, en especial algúns da Galicia Cantábrica e sobre todo de Vigo, que viven unha etapa de forte expansión pesqueira como consecuencia da gran demanda das conservas de sardiña destinadas ao abastecemento dos mercados internacionais e das tropas movilizadas no conflito bélico.

CADRO

Nos estaleiros de carpintería de riveira Cántabros a construción dunha lancha traíneira duraba aproximadamente un mes de traballo, construíase totalmente de madeira, con armazón de roble e forro de tabla de pino. Os remos, xeralmente de madeira

de haya e uns 3'50 metros de lonxitude, eran fabricados nos propios estaleiros ou en talleres específicos adicados a tal fin. Na primeira década do século XX, un bo coñecedor do sector pesqueiro nacional, Benigno Rodríguez Santamaría, sinalaba o valor aproximado dunha traíña corrente en unhas 2.300 pesetas, incluíndo todos os aparellos e pertrechos complementarios.

Por outra banda, a comenzo dos anos vinte, iniciase o proceso da motorización da flota pesqueira de baixura. As velas e remos das traíñas son substituídos por un motor de explosión. Nun principio instálanse pequenos motores de gasolina que se acomodan perfectamente nas vellas traíñas sen apenas ocasionar variacións de consideración



nas súas liñas, unicamente se reforza a súa estrutura e se reforman os codastes para o acoplamento das hélices. Estes modelos de traíñas motorizadas, aínda que xa con motores diesel, incluso chegan a construírse na década dos anos cuarenta, periodo este no que se incorporan novas construcións á pesca de baixura que xubilan definitivamente as tradicionais traíneas.

Dende a súa implantación ao longo de toda a cornisa cantábrica, a forte competencia entre as traíneas á hora de regresar antes ao porto e acadar os mellares precios, deu lugar a carreiras e desafíos entre as tripulacións, originando en pouco tempo competicións que comenzo a ser programadas como espectáculos nas festividades patronais de numerosos portos e vilas costeiras, dando así lugar as tradicionais regatas de traíneas, que con sofisticadas e esbeltas embarcacións consruídas expresamente para competir chegan ata os nosos días.

CONSTRUCCION DE TRAINERAS EN LOS ASTILLEROS DE LUANCO (1900-1920)*

| AÑO | NUMERO | CARPINTEROS DE RIBERA | | | | PUERTOS PESQUEROS DE DESTINO | | | | | | | | | | | | |
|---------|--------|-----------------------|------------------|-------------------|-----------------------|------------------------------|-----------|--------|-------|---------|------|---|----------------------|--------|-----------------------|------------------------------------|---------------------------------------|---------------------------|
| | | Anselmo Artime Mori | José Artime Mori | José Muñiz García | Emiliano Granda Ovies | Candás | Cudillero | Luanco | Gijón | Lastres | Vigo | Puertos de Lugo | San Juan de la Arena | Avilés | San Esteban de Pravia | Puertos de Coruña | Otros puertos asturianos | Otros puertos cantábricos |
| 1900 | 21 | 11 | 10 | | | 6 | 3 | 3 | 5 | 3 | | San Ciprián 1 | | | | | | |
| 1901 | 20 | 9 | 11 | | | 6 | 4 | | 8 | | | | 1 | 1 | | | | |
| 1902 | 12 | 7 | 5 | | | 3 | | 1 | 2 | 1 | | | 4 | 1 | | | | |
| 1903 | 11 | 7 | 4 | | | 5 | 1 | 1 | 2 | | | | | 2 | | | | |
| 1904 | 4 | 2 | 2 | | | 1 | 1 | | | 1 | | | | | | 1 | | |
| 1905 | 4 | 4 | | | | 2 | 1 | | | | | | | 1 | | | | |
| 1906 | 10 | 8 | 2 | | | 6 | 1 | | | 1 | | | 2 | | | | | |
| 1907 | 4 | 4 | | | | 3 | 1 | | | | | | | | | | | |
| 1908 | 1 | | 1 | | | | | | 1 | | | | | | | | | |
| 1909 | 1 | 1 | | | | | | | | 1 | | | | | | | | |
| 1910 | 1 | | 1 | | | | | | 1 | | | | | | | | | |
| 1911 | 4 | 1 | 3 | | | 1 | | | 2 | | | | | | | | Tazones 1 | |
| 1912 | 7 | 2 | 4 | 1 | | 1 | | 1 | 3 | | | | | 2 | | | | |
| 1913 | 3 | 2 | 1 | | | 1 | | | 1 | | | | | 1 | | | | |
| 1914 | 2 | | 1 | 1 | | 1 | | | 1 | | | | | | | | | |
| 1915 | 29 | 15 | 10 | 4 | | 5 | 10 | 1 | 3 | | 1 | | 2 | 1 | 1 | Santa Marta 2 La Coruña 1 | Llanes 1 Tazones 1 | |
| 1916 | 32 | 15 | 15 | 2 | | 2 | 6 | | 4 | 1 | 6 | Foz 3 Vivero 1 Cillero 1 | 2 | | 1 | Cariño 1 | Puerto de Vega 1 Ortiguera 1 | Santander 2 |
| 1917 | 7 | | 5 | 2 | | | 1 | | | 1 | 3 | Ribadeo 1 | | | | | Tazones 1 | |
| 1918 | 6 | 1 | | 5 | | 2 | 1 | | 3 | | | | | | | | | |
| 1919 | 14 | 2 | 5 | 5 | 2 | 4 | 9 | | | | | | 1 | | | | | |
| 1920 | 3 | 1 | | 2 | | 2 | | | | 1 | | | | | | | | |
| TOTALES | 196 | 92 | 80 | 22 | 2 | 51 | 39 | 7 | 36 | 10 | 10 | 7 | 12 | 9 | 3 | 4 | 6 | 2 |

*FUENTE: Archivo Capitanía Marítima de Gijón. Registro de buques, lista 3ª. Distritos de Avilés (1901-1920), Luanco (1900-1920), Gijón (1900-1920) y Villaviciosa (1901-1920).