

# TRAINERAS, TRAINERILLAS Y BATELES: TRADICION Y CONSTRUCCION

M.<sup>a</sup> ARANZAZU EGUITEGUI ELIZASU

El denominado deporte rural vasco no guarda mayor misterio que el de estar basado en la relación de sus modos de vida con el espíritu de apuestas y desafíos que caracteriza al hombre vasco. El virtuosismo que iban adquiriendo al realizar sus actividades laborales, que entre otras condiciones exigía fuerza, habilidad y agilidad, fue manifestándose poco a poco a través de variadas competiciones.

Posteriormente, la mayoría de éstas, aun sin perder su carácter popular, han evolucionado hasta adquirir un carácter netamente deportivo. Como consecuencia de este cambio surge la necesidad de entrenamien-

tos continuos y la variación de antiguas técnicas o adquisición de otras nuevas.

La competición traineril no constituye una excepción. El carácter particular de los primeros desafíos entre las diferentes tripulaciones de pesca se diluyó en torno a verdaderas y apasionadas regatas en las que todo un pueblo queda representado en su embarcación. Estas concentran a su alrededor a multitud de público que ataviado con pañuelos y portando banderas se aglutinan alrededor de la costa para presenciarlas.

Las condiciones del campo de regatas, mar o río, determinará tanto el número de embarcaciones que sal-



Trainera, proceso de construcción.

gan en cada tanda o turno, como el número de vueltas que deban realizar hasta completar las millas reglamentarias correspondientes a cada modalidad.

Fuerza, habilidad y técnica en los remeros, genio e inteligencia en «el patrón» (quien dirige la embarcación) serán condiciones indispensables para poder conseguir la victoria. La compensación a tal esfuerzo, el premio, es una determinada cantidad de dinero y la entrega de una bandera, galardón que, apreciadísimo entre la afición, será ondeada por el patrón para orgullo de todo el pueblo.

Toda esta pasión que levantaron y levantan estas regatas ha conducido, por otra parte, a que se hayan buscado en diferentes fuentes de información todos los aspectos concernientes a su origen. La poca claridad de los datos deja en el aire una cuestión debatida desde hace tiempo como es la paternidad de las primeras regatas de traineras. No vamos a constatar estos datos, que pueden poseer un alto valor significativo y sobre todo sentimental entre los verdaderos aficionados al remo. Nos referimos a cómo y por qué surgieron, a quiénes fueron sus artífices y por qué los dos Pasajes, San Pedro y San Juan, merecen entre los restantes pueblos costeros una especial atención.

## ORIGEN DE LAS REGATAS. EL ATOAJE

El origen de la competición traineril no presenta dificultad alguna, al partir de dos fuentes cuyos datos están históricamente constatados.

La propia actividad pesquera constituye la primera de ellas, ya que con la misma rapidez con la que una embarcación pesquera se dirigía para llegar la primera al banco de pesca que momentos antes habían divisado, debían de regresar al puerto para subastar el pescado al mejor precio posible.

Los tripulantes de estas traineras de pesca eran *arrantzales*, pescadores de bajura que constituían toda una casta familiar y cuyo oficio se iba transmitiendo de generación en generación.

Estos datos expresan claramente el alto grado de competitividad que debería existir entre las diferentes embarcaciones y la unión existente entre los miembros de una misma tripulación.

Partiendo de estas dos condiciones básicas y tan sólo cambiando el motivo de la competitividad por otros nuevos, se hace presente de una for-

ma clara y evidente el origen de estas regatas.

No obstante, será la segunda fuente la que más nos interese, que, como dice Gorka Reizábal en su libro *Los Santos Pasajes de Remo*, es casi privativa de Pasajes.

Durante siglos, Pasajes, por sus inmejorables condiciones naturales, fue el puerto más importante del Golfo de Vizcaya; sin embargo, su estrecho canal de entrada obligaba a los buques mercantes a arriar sus velas cientos de metros antes de la desembocadura. Por eso, al no poder aprovechar el empuje del viento, eran remolcados por embarcaciones a remo de 12, 14 ó 16 hombres.

Este fatigoso trabajo era compensado por las altas tarifas que cobraban, que a su vez aumentaba la ya alta competencia entre las chalupas dedicadas a esta tarea.

Es interesante leer la descripción que de este trabajo hacen Fermín Iturriz en su libro sobre Pasajes:

«Al primer aviso del atalayero de que un barco hacía rumbo a nuestro puerto, los maestros de chalupas de una y otra orilla embarcaban precipitadamente a sus catorce hombres en pesadas embarcaciones y salían en terrible competencia en busca del navío para ganarse los derechos de conducirlo al puerto.

En general, la lucha se entablaba en tres embarcaciones, dos de San Juan y una de San Pedro. El recorrido de aquel pugilato marino era variable, pues dependía de la distancia a la que se encontraba el barco en el momento que se daba el aviso de que se dirigía a este puerto o era reconocido como cliente de él.»

Este trabajo del atoaje, caracterizado sobre todo por su dureza, abre un segundo capítulo que sorprenderá a propios y extraños: las bate-leras.

La pesca del bacalao o la caza de ballenas en tierras lejanas dejaba a ambos pueblos sin hombres. Esta ausencia obligada exigía que fueran las propias mujeres quienes realizaran la labor de atoaje. La habilidad y destreza que demostraron quedaron reflejadas en numerosos datos de los siglos xv y xvi.

Pero el testimonio más representativo es el que tenemos con la llegada de Felipe IV a San Sebastián. En su visita al puerto quedó de tal manera impresionado al observar la destreza en el remo de las bate-leras cuando guiaban su gabarra, que dos años más tarde, el Duque de Medina

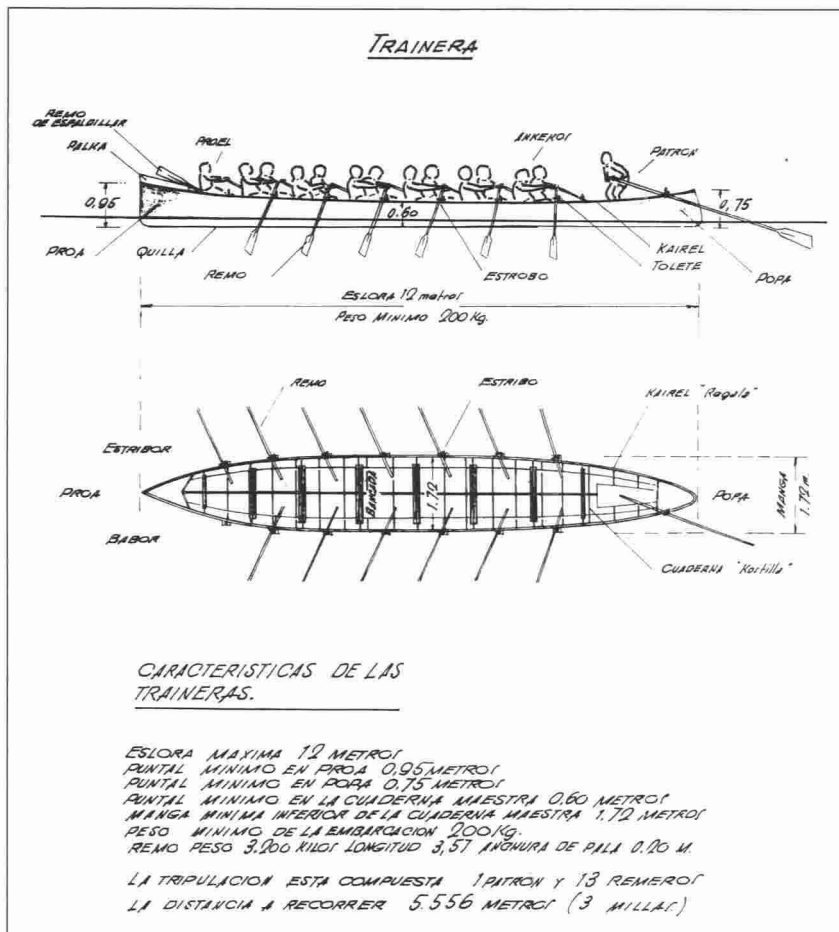


Figura número 1.

de las Torres solicitó 12 bateleras a Pasajes para divertir a la reina. Así dice la carta:

«Habiendo entendido la Reina Nuestra Señora lo bien que anduvieron las mujeres de los Pasajes, con las gabarras en que paseó su Majestad, deseaba yo darla este gusto y sin su ayuda de V.S. no podré. Suplico a V.S. me haga merced de disponer se me remitan hasta doce de ellas de las más hábiles para esto, con tal comodidad que lleguen para acá antes de San Juan, que es para cuando serán menester, advirtiéndole a V.S. que sólo estarán acá el tiempo que Sus Majestades en el Retiro y que después se volverán a sus casas, siempre que quisieren y el gasto que se hiciere con su venida, avisando V.S. de él, habiendo de ser por cuenta de Su Majestad, se pagará con puntualidad y con la misma se cumplirá lo que se ajustase, se les ha de dar todo el tiempo que estuvieren acá y se les pagará también el gasto de la vuelta y así se lo podrá asegurar V.S. que no se volverán descontentas y yo me quedaré

con particular estimación de la merced que espero me ha de hacer en esto como lo experimentará V.S. en las ocasiones que se ofrecieren de su servicio.

Dios guarde a V.S. con toda felicidad como deseo. Madrid, 31 de Mayo de 1662.

Firmado: Duque de Medina y Conde de Oñate.»

También, entre ellas, el trabajo y la exhibición dieron paso a competiciones posteriores, y aunque no se conserve la tradición, hoy día y a modo de evocación de épocas pasadas se celebran en las fiestas estas curiosas regatas de bateleras.

### TIPOS DE EMBARCACION. CARACTERISTICAS Y EVOLUCION

En este último capítulo no se pretende más que señalar los tipos de embarcación que se utilizan en las actuales regatas, producto de la evolución de las antiguas embarcaciones de pesca, que quedando obsoletas por los avances de la nueva tecnología fueron perdiendo su carácter

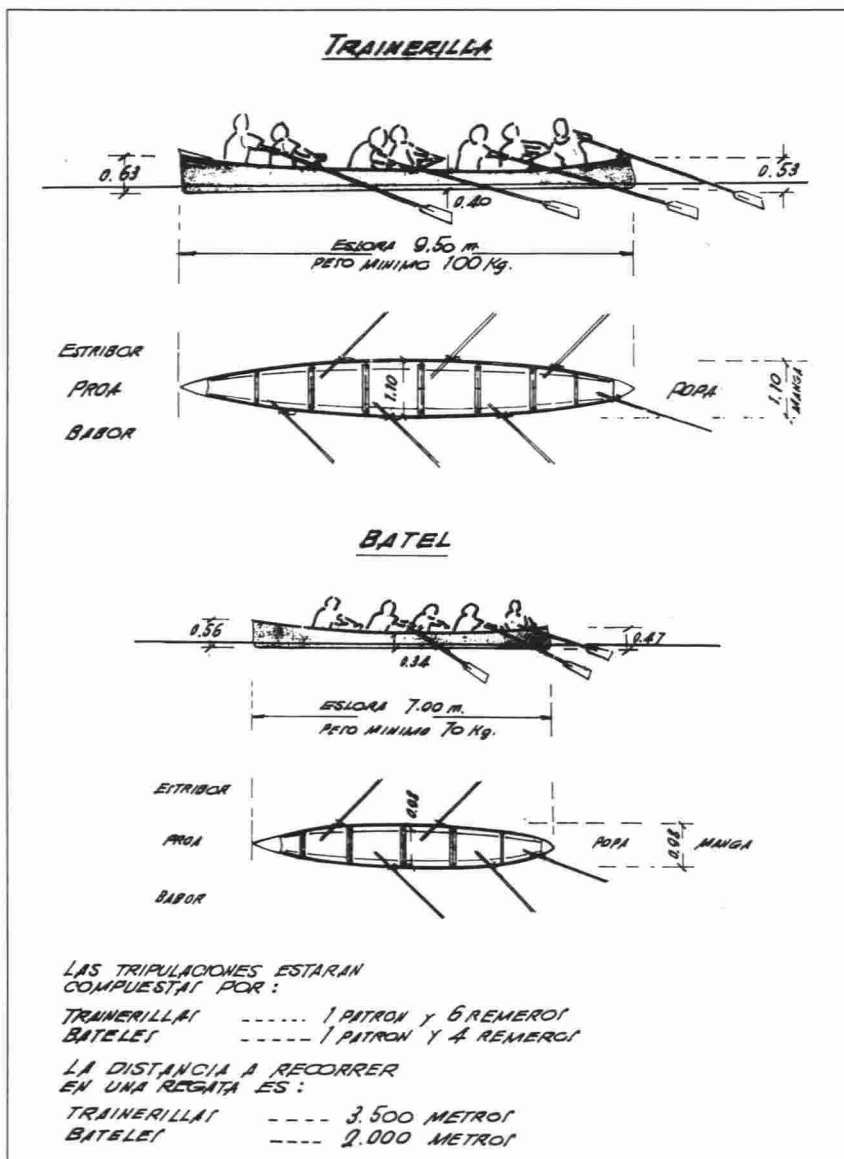


Figura número 2.

laboral para convertirse en verdaderas embarcaciones deportivas.

Son tres los tipos que se conocen ya desde el siglo XIX, pero fueron siendo sustituidas a principios de este siglo por los barcos de vapor.

Las *kaleras*, las embarcaciones de mayor tamaño, se dedicaban a la pesca de altura, alejándose de la costa para acudir a las calas de merluza y congrio. Aunque llevaban remos para entrar y salir de los puertos, o bien para cuando el estado de la mar presentaba una calma absoluta, la navegación era prácticamente a vela.

Sin embargo, serán las *traineras* para la pesca de anchoa y sardina y los pequeños *bateles* dedicados a la pesca con anzuelo de las especies de roca quienes nos acerquen por su evolución a las actuales embarcaciones deportivas. Es decir, si hasta

1916 las antiguas regatas se desarrollaban con las mismas embarcaciones de pesca, a partir de ahora, y debido al creciente interés que fueron despertando estas competiciones, comenzará a desarrollarse todo un proceso de transformación en las mismas.

Estas transformaciones se manifestarán por un cambio en el diseño y por una reducción en sus dimensiones y en su peso con el objeto de conseguir unas *traineras* más ligeras. De manera que, gracias a la competición, la historia de estas embarcaciones continúa y continuará.

Las antiguas *traineras*, veloces pero muy frágiles por las características de la pesca que realizaban, eran mixtas, a remo y vela. El palo mayor, que se sostenía por una tabla (*botzol*), medía 6 metros de largo y las velas eran extendidas al tirar de una

cuerda llamada *brisa* o *triza*. Si iban a remo, los mástiles eran bajados sobre los bancos por medio de una cuerda llamada *estaca*.

Se sabe que estaban construidas con medidas uniformes desde principios del siglo XIX; sin embargo, eran demasiado pesadas. Construidas con pino de Aragón el forro y con roble el costillar, su peso oscilaba entre 650 y 700 kilogramos.

Su tripulación estaba compuesta por 12 hombres y patrón, aunque pudiera variar en número según el

tipo de especie que se buscara en la pesca.

Con el paso de los años, los cambios y modificaciones fueron en progreso, hasta que la necesidad de partir en igualdad de condiciones en una misma competición condujo a la unificación de las medidas, estableciéndose unos requisitos mínimos a cumplir.

Veamos, a través de este pequeño cuadro comparativo, la evolución producida desde las más antiguas a las más actuales.

MEDIDAS UNIFORMES DESDE PRINCIPIOS DEL SIGLO XIX		MEDIDAS UNIFICADAS ACTUALES	
<i>Embarcación</i>		<i>Embarcación</i>	
Eslora	12 m	Eslora máx. entre perpendiculares	12 m
Manga	1,80 m	Puntal mín. a proa	0,95 m
Puntal	0,75 m	Puntal mín. a popa	0,75 m
Calado	0,45 m	Puntal mín. en la cuaderna maestra	0,60 m
Peso	600/700 k	Manga mín. inf. de la cuaderna maestra	1,72 m
Número de tripulantes	12 y patrón	Peso mínimo	200 k
		Número de tripulantes	13 y patrón
<i>Remo (de una sola pieza)</i>		<i>Remo</i>	
Longitud	4 m	Longitud	3,57 m
Peso	4,5/5 k	Peso	3,20 k
		Anchura máxima de pala	0,20 m

El *batel*, la tercera de las embarcaciones de pesca que se conocía, es de menor tamaño y, a diferencia de la antigua *trainera*, en su navegación se utilizaba exclusivamente el remo. Pertenecían en propiedad a tripulantes de *traineras* y *kaleras* que las usaban en épocas de menor actividad. En ellas salían también, sin alejarse de la costa, pescadores veteranos, ya retirados, que de esta forma completaban los ingresos económicos de la familia.

A pesar de que la estructura de estas embarcaciones variara según las necesidades del propietario, también se produjeron desafíos entre ellas, siendo hasta antes de la guerra tripuladas por cuatro remeros, entre los cuales el *ankeko* —remero situado en popa— hacía a la vez de patrón.

También estas competiciones se realizarán utilizando las mismas embarcaciones de pesca, pero después fue necesario, al igual que ocurrió con las *traineras*, la unificación de medidas y pesos (Fig. 2).

Este paso, sin embargo, no se dará en la *trainerilla*; su origen viene dado por la dificultad que encontraron muchos puertos en los años cuarenta para completar una *trainera* de 13 hombres y patrón. Por esta razón, se construyó este tipo de embarcación, una *trainera* de menores dimensio-

nes, que reducía la tripulación a seis hombres y patrón.

En resumen, son tres tipos de embarcaciones que poseen los mismos componentes en su estructura, diferenciándolas únicamente la dimensión de su tamaño.

Por otra parte, la construcción de éstas está ligada a unos cuantos nombres que ya hacen historia en el mundo del remo guipuzcoano. No son, ni fueron muchos, los que se dedicaron a este menester; entre otros, y por seguir un orden acorde a la evolución de las embarcaciones, nombraremos a Víctor Arriola, de Ondárroa, que monopolizó prácticamente la construcción hasta 1916; a Eusebio Lazcano, de Guetaria, que disminuyó la manga y el peso entre 1919-1929; a Valentín Icaceta, que llevaba construidas más de 500 entre *traineras*, *trainerillas* y *bateles*, y a Francisco Fontán, de Pasajes de San Pedro, por el que actualmente pasa la construcción de gran parte de ellas.

Serán los propios constructores quienes diseñen el plano de la embarcación. Para lo que comúnmente conocemos como esqueleto, emplean costillas o cuadernas de madera, a las que va sujeta con clavos galvanizados la entablación exterior. En el interior, se sitúan las *tostas* o

bancos, donde los remeros se sientan de cara a la popa. Los remos que utilizan están contruidos con dos piezas encoladas y van unidos a los *toletes* (palos de unos 20 cm que salen verticalmente de la borda) por unos anillos de cuerda de cáñamo llamados *estrobos* (Fig. 1).

Estas son, de una manera simplificada, las partes elementales de estas embarcaciones; su construcción, que es una labor artesanal, no parece poseer ningún misterio; no obstante, existen, como en otros oficios, secretos profesionales que mejoran las condiciones de unas respecto a otras.

En definitiva, toda una historia acompaña a la construcción de estas embarcaciones y todo un rito y tradición a las tradicionales y a la vez actuales competiciones de regatas.

#### BIBLIOGRAFIA

- ITURRIOZ, Fermín: *Pasajes, Resumen Histórico.*  
AGUIRRE FRANCO, Rafael: *ESTROPADAK, Regatas de traineras.*  
REIZABAL, Gorka: *Los Santos Pasajes de Remo.*