

# **DEL MUELLE DE LA CALLE DE LA MAR AL MUELLE DE EGUILIOR**



**Ramón Ojeda San Miguel**



CASTRO URDIALES 2013







La villa de Castro Urdiales desde la época de su refundación medieval se lo ha debido casi todo a su peculiar configuración costera y a la Mar. Pero no todo fueron ventajas. Muy a menudo sufría los destructores embates de olas y temporales: “El viento del Noroeste y Norte, con los que se podía navegar en otros lugares, como por ejemplo el Abra de la ría de Bilbao, hacían imposible aquí las salidas y entradas a las embarcaciones. En la estación invernal eran frecuentes los tenaces temporales. Unas veces la mar de fondo, resacas y otras la marejada fuerte aparecían en la propia Concha, impidiendo violentamente la actividad marinera... Los inviernos, no cabe duda, como pondrán de manifiesto multitud de documentos en épocas modernas y contemporáneas, eran más duros que en otras zonas portuarias próximas y vecinas”<sup>1</sup>.

De la Mar vivían los castreños; pero de la Mar también llegaban las mayores catástrofes. Entonces, y ésta es la pregunta y argumento sustancial de este pequeño trabajo: ¿Si era evidente que era peligroso construir edificios muy cerca de la Mar, por qué los habitantes de Castro Urdiales en bastantes ocasiones levantaron casas y formaron calles tan cerca de ella? Este sería el caso, el más claro y paradigmático, de la *calle de la mar*. Para entender la razón, y también para comprender luego los avatares por los que pasó esta calle con su famosísimo *muelle*, hay que echar mano de la historia urbana de la villa

---

<sup>1</sup> Ojeda San Miguel, R., El puerto de Castro Urdiales. Recursos técnicos, Transporte y Comercio (1163-1850), Santander, 2001, p. 20.



castreña. O lo que es lo mismo, en este caso, estudiar las murallas y conventos.

Sobre tan importante cuestión el profesor Baró Pazos realiza esta ajustada síntesis: “El casco urbano de la villa aparece dividido, para su gobierno, en dos pueblas perfectamente diferenciadas: la vieja Puebla, que forma la media villa de arriba y que coincide con el núcleo poblacional originario, formado alrededor del castillo y de la iglesia de Santa María; y la Puebla de abajo o media Villa de abajo, cuya divisoria la traza la calle de San Francisco hacia la puerta de la Barrera, y que nació en Época Medieval como consecuencia del incremento demográfico de la villa tras la concesión del fuero en 1163 y de la subsiguiente expansión de las actividades mercantiles y económicas de sus vecinos... La población de la villa se repartía en las dos pueblas, nueva y vieja, cerradas sobre sí por un recinto amurallado al que se accede desde tierra por las puertas de la Barrera...; y la de San Francisco o Nuestra Señora de la Esperanza... La división de la villa en dos pueblas no sólo da idea de una división socioeconómica de sus habitantes, con una población en la villa de arriba más bien dedicada a la actividad pesquera, y otra población, más numerosa desde fines del siglo XV, que había en la de abajo dedicada, además, a sus actividades mercantiles y artesanales, sino que sirvió de referencia en la elección de los cargos concejiles y de algún modo fue el condicionante que definió la representación de sus vecinos ante el regimiento en todo en antiguo régimen”<sup>2</sup>.

Nuestra calle, la *calle de la mar*, estaba lejos de la muralla y demasiado cerca de la Mar. A simple vista, contemplando muchos de los planos que nos han quedado, se puede apreciar que el espacio urbano castreño quedaba delimitado por las cercas de la muralla y por la propia línea costera. Resultaba teóricamente un espacio bastante grande. Sin embargo, y esta es la cuestión fundamental, no se podía edificar en cualquier sitio. Aquí, a diferencia de otras villas del interior peninsular, no había casas particulares en las cercanías de la cerca. Para entender, aunque sea someramente, estas peculiaridades hay que tener en cuenta que la aparición de las armas de fuego y pólvora obligó desde fines del siglo XV a transformar los sistemas defensivos de los centros urbanos. Los antiguos castillos y murallas medievales no podían aguantar el

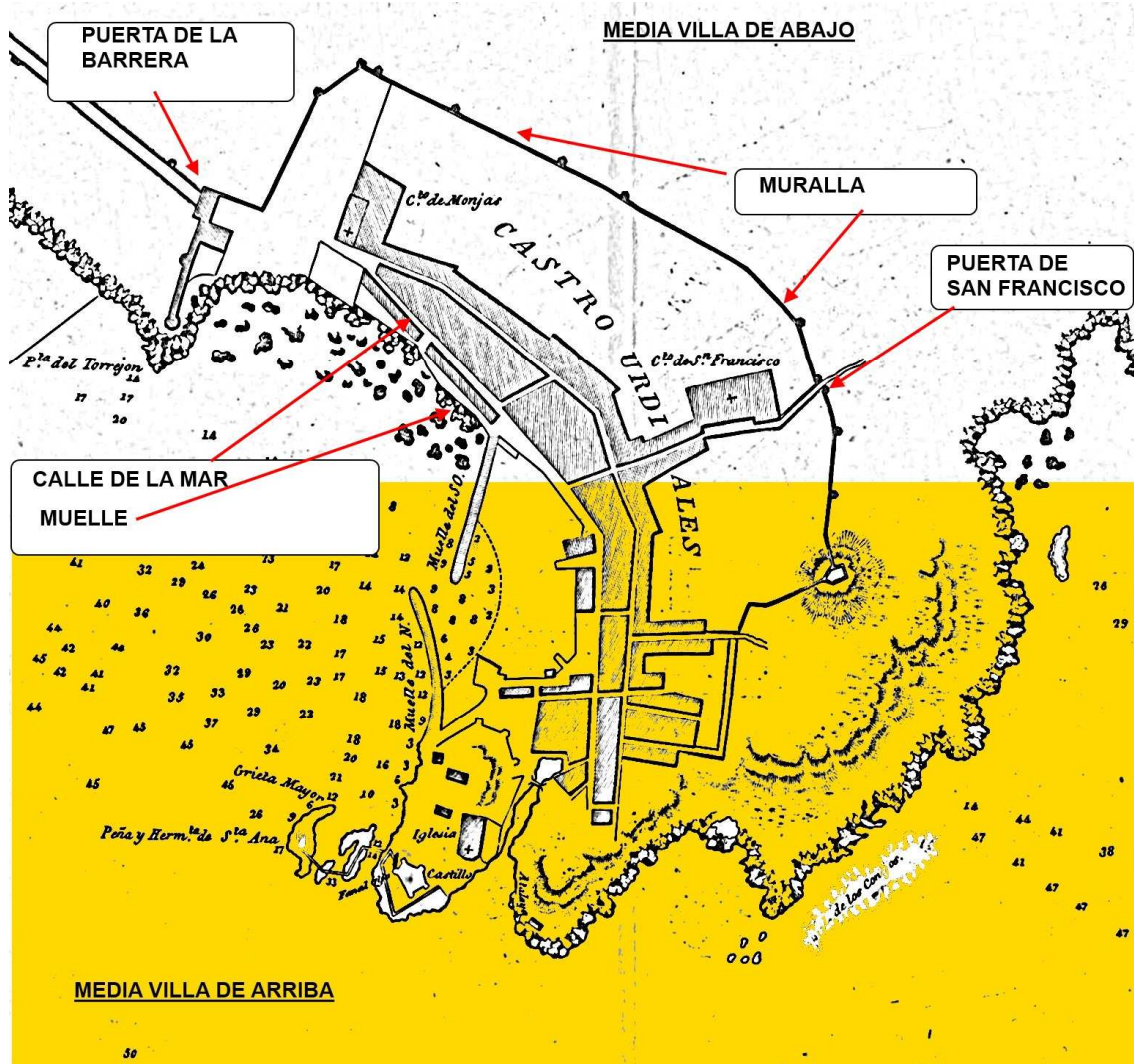
---

<sup>2</sup> Barró Pazos J., Libro de Ordenanzas de la villa de Castro Urdiales (1519-1572), Introducción, Santander, 2006, pp. 21, 23 y 24.

---



impacto de la artillería; pero tampoco desde dentro de los viejos recintos defensivos se podían usar fácilmente las nuevas armas de fuego.



No había más remedio que cambiarlo todo. Para que se pudiesen disparar tanto armas ligeras como cañones había que tener ángulos de tiro apropiados, y espacios suficientes para mover las piezas. Así, se rebajaron las alturas de las murallas, las torres se convirtieron en baluartes y se abrieron muchos terraplenes próximos a las cercas. Todo esto se llevó a cabo en Castro Urdiales. Pero, además, nuestra Villa no estaba emplazada en cualquier sitio común. Estaba colocada en la costa del Cantábrico; que es lo mismo que decir, en la concepción militar hispana de la Edad Moderna, en una línea de frontera. Podía ser atacada desde la Mar por muchos potenciales enemigos.



De hecho Castro vivió entre los siglos XVI y primera mitad del XIX como un auténtico fortín y cuartel militar.

Las murallas, fortines, castillo y el propio entramado urbano estaban diseñados para aguantar ataques y asedios de larga duración. Dentro del recinto urbano había que tener suficiente espacio, mucho en demasiadas ocasiones, para albergar cañonería, almacenes de armas y de pólvora, empalizadas y recintos para alojar tropas regulares. Incluso, y no es un hecho en nada despreciable, todo el vecindario castreño componía una milicia concejil, con el encargo de resistir con armas en la mano cualquier ataque. Los habitantes castreños eran auténticos soldados que regularmente, bajo la dirección de las autoridades municipales, realizaban periódicas prácticas de tiro e instrucción militar. Muchos de estos ejercicios se realizaban en espacios abiertos y cercanos a la muralla. Este es el caso de la Barrera, espacio utilizado por el vecindario durante muchos siglos como zona de esparcimiento, pero cuya misión fundamental era brindar cabida a los ejercicios cuando había alardes militares<sup>3</sup>.

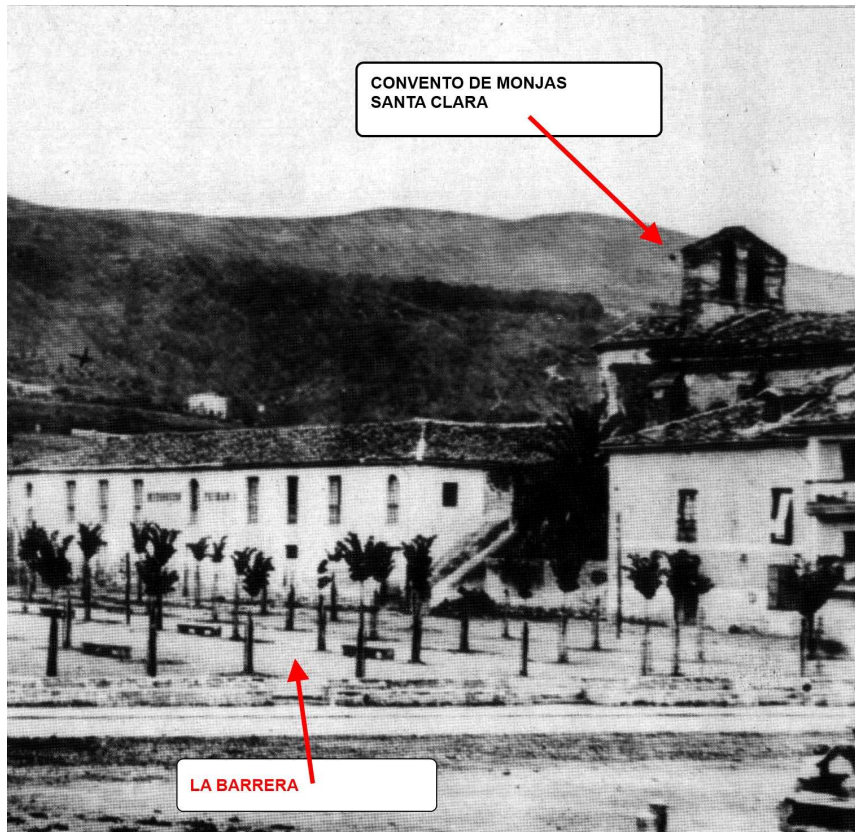
Está claro que en Castro Urdiales el mundo militar condicionaba el entramado urbano. A la hora de abrir una nueva calle y levantar nuevas edificaciones había que tener en cuenta todas aquellas necesidades militares. Como antes hemos comentado, no se podía construir en cualquier sitio. Pero, y este es el otro problema, las obras civiles y particulares se encontraban asimismo con que dentro de las murallas existían otras grandes construcciones: los conventos. El convento de frailes de San Francisco y el de monjas de Santa Clara, dentro del recinto amurallado y por ello del entramado urbano, ocupaban un gran espacio. Los propios edificios conventuales, pero además suelo dedicado a huertos, almacenes, fuentes y lavaderos, implicaban la necesidad de enormes espacios. Parece claro que en la Media villa de abajo, precisamente la zona en que estaba colocada la *calle de la mar*, el mayor condicionante urbano vino de la mano del convento de monjas.

---

<sup>3</sup> Ojeda San Miguel, R., Alardes, recuentos de armas y defensa militar en el Cantábrico: el caso de Castro Urdiales, Castro Urdiales, 2005.

---







Al parecer ya existía un convento medieval de Santa Clara que fue destruido por un incendio a comienzos del siglo XIV<sup>4</sup>. El papa Juan XXII otorgó a las monjas un permiso en el año 1328 para levantar un nuevo convento justo en el lugar que luego ocupó durante siglos dentro del recinto amurallado. También aquí volvió a sufrir nuevos incendios. Cada vez que se reedificaba ocupaba más espacio y obligaba a nuevas necesidades. El caso más esclarecedor a este respecto es el del año 1622: un incendio grave obligó a una reconstrucción integral que, bajo la dirección de los maestros canteros Juan de Jorganes, Domingo Vélez y Francisco de Hazas, se prolongó durante prácticamente tres décadas. Obras que no sólo afectaron al propio recinto y claustro conventuales, sino además a sistemas de canalización de aguas. Era mucho el espacio ocupado por el convento.

“En la primera mitad del siglo XVIII la iglesia conventual estaba arruinada y la cubierta de madera se había venido abajo por lo que en 1734 se comenzó la construcción de un nuevo templo, bajo la dirección del maestro de cantería de Güemes Pedro de Cereceda. A esta reedificación contribuyó la familia Horcasitas, patronos de una de las capillas del templo.

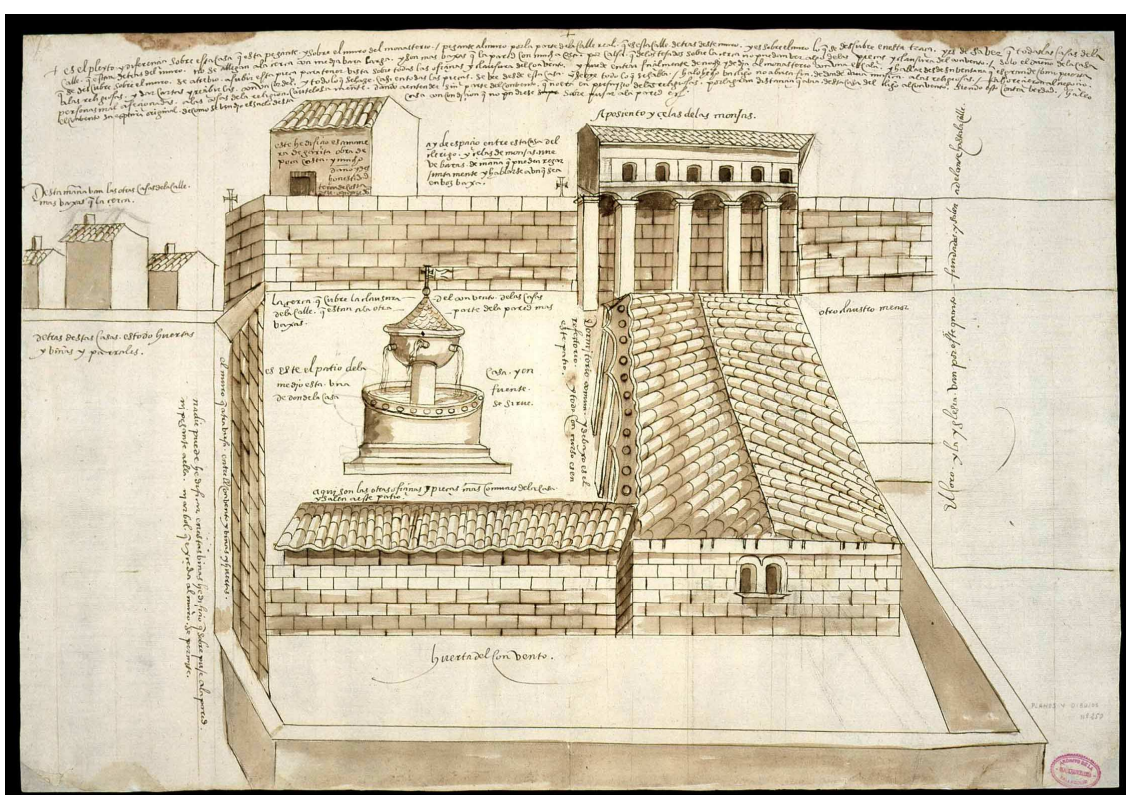
En la segunda mitad del XVIII se acometieron las reformas de otros espacios y dependencias conventuales: en 1780 se tilló el claustro, entre 1783 y 1786 se reformó el refectorio y la bóveda del coro bajo y, de 1786 a 1791, se repararon el claustro y las bóvedas del oratorio y de la sala capitular. Para conocer cómo era el convento de Santa Clara contamos con dos dibujos. Uno de ellos, del año 1557, fue realizado por Gonzalo de Solórzano y Juan de Otañes y se conserva en el Archivo de la Real Chancillería de Valladolid; se trata de la vista de un ala del edificio conventual en el que se levantaban el refectorio y dormitorio, el claustro con sus arcos escarzanos y la fuente en medio de aquel espacio. Por tonto, se muestra el convento de fábrica bajomedieval, anterior a la reedificación renacentista de la primera mitad del siglo XVII. El otro dibujo, de 1675, también conservado en el Archivo de la Real Chancillería de Valladolid es una planta de todo el conjunto conventual, realizada por los maestros de cantería Simón de Herrería y Francisco de la Riva Agüero. La iglesia, de nave única, presentaba coro a los pies y dos capillas colaterales al presbiterio, una en el lado de la Epístola, otra en el del Evangelio. También en el lado de la Epístola se disponía la sacristía. A los pies del templo había un

---

<sup>4</sup> Escudero Sánchez, M. E., *Arquitectura y Urbanismo en las Cuatro Villas de la Costa en la Edad Moderna*, Santander, 2005.

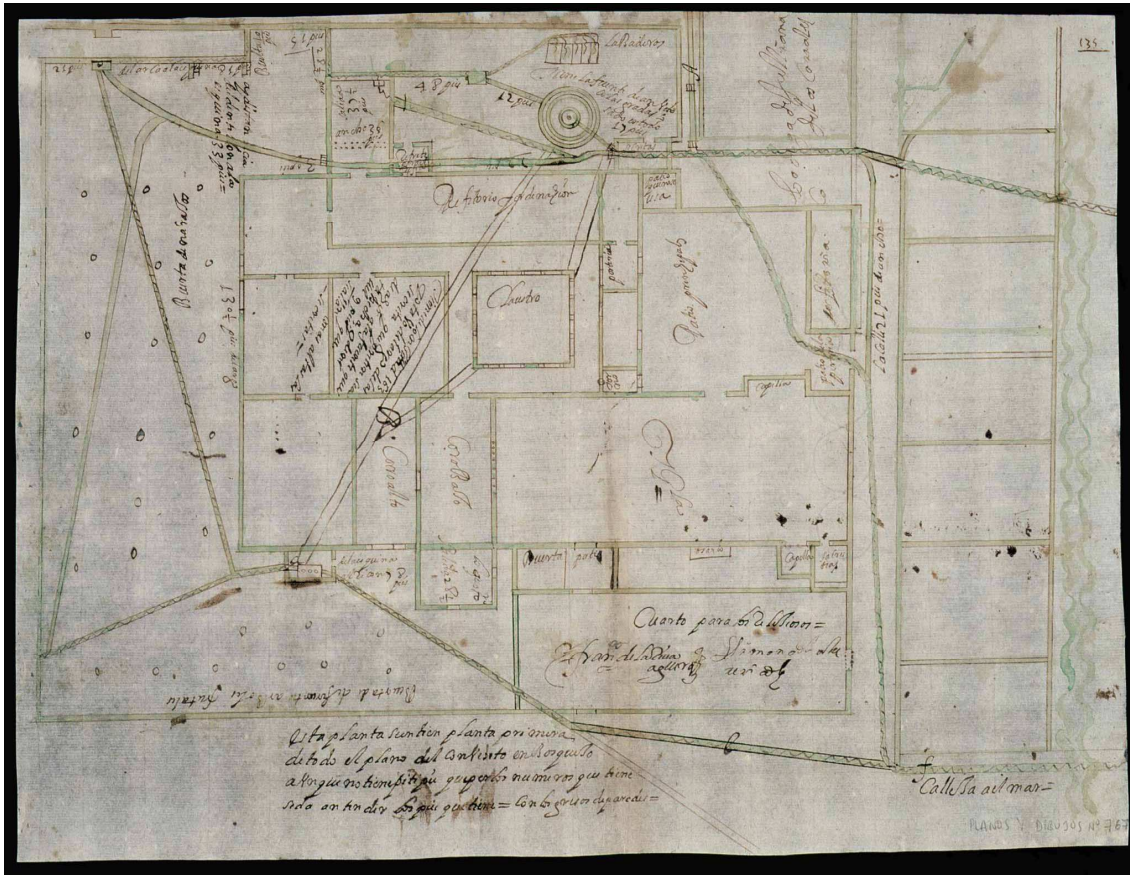


pórtico de entrada con cinco columnas o pilares... En esta planta también podemos ver el resto de las dependencias: refectorio, portería, horno, cuartos de las religiosas y varios patios, uno en el norte del claustro, que se denomina *patio principal*. También varios espacios dedicados a huertas, en los que se disponían fuentes, lavaderos y las secretas. Lo que más llama la atención es el conjunto de conductos que atravesaban el solar del convento; por algunos entraban las aguas que iban hasta las fuentes y, por otros, salían las aguas sucias de las secretas”<sup>5</sup>.



Archivo de la Real Chancillería de Valladolid, Real Audiencia y Chancillería de Valladolid, ES.47186.ARCHV/1.6//PLANOS Y DIBUJOS, DESGLOSADOS, 250, 1557. Vista del convento de Santa Clara de Castro Urdiales (Cantabria).

<sup>5</sup> *Ibidem*.



Archivo de la Real Chancillería de Valladolid, Real Audiencia y Chancillería de Valladolid, ES.47186.ARCHV/1.6//PLANOS Y DIBUJOS,DESGLOSADOS,767, 1675, PLANOS Y DIBUJOS,DESGLOSADOS,767. Planta del convento de Santa Clara de Castro Urdiales (Cantabria).





El Convento de Santa Clara, como vemos, ocupaba el espacio de grandes solares dentro del recinto urbano y amurallado. No acaban aquí las repercusiones urbanas del edificio de las monjas. No hay más que repasar muchos de los pelitos conservados en el Archivo de la Chancillería de Valladolid para comprobar que las religiosas no querían casas cerca de su convento. No soportaban, con el argumento de preservar la intimidad y la clausura, la presencia de casas particulares de cierta altura o con ventanas orientadas hacia ellas en las inmediaciones<sup>6</sup>. Algo parecido ocurría con los franciscanos: “En 1544 el convento de San Francisco de Castro Urdiales obtuvo de Carlos I una Real Cédula que limitaba la edificación contigua, a la vez que prohibía cerrar el paso que había entre el convento y las viviendas de la villa”<sup>7</sup>.

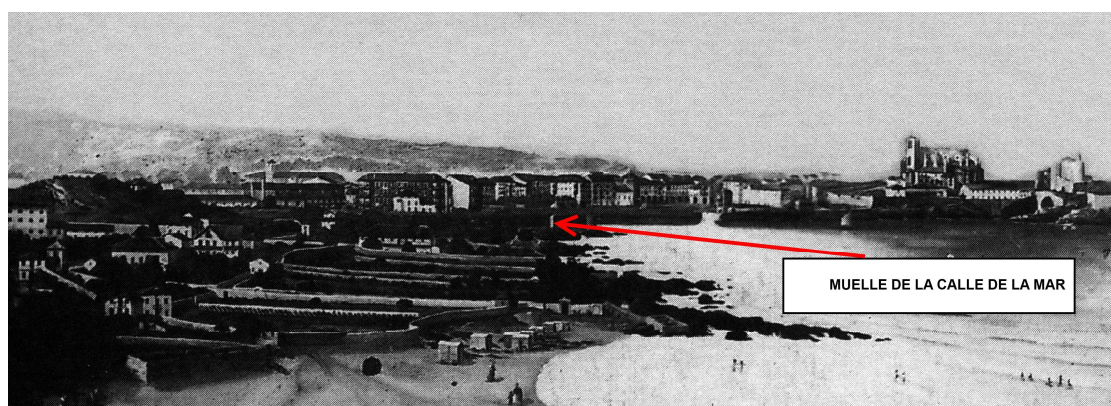
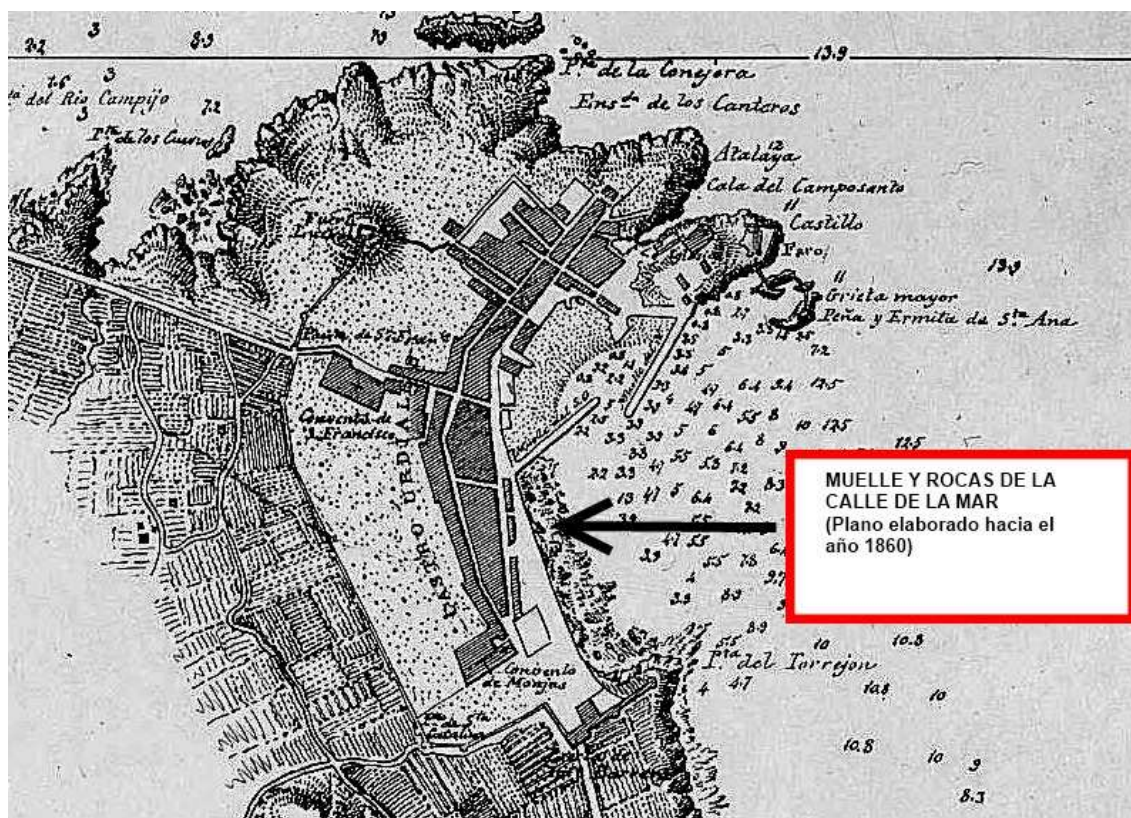
En resumen, los conventos ocupaban mucho espacio y no permitían la aparición de construcciones en sus cercanías. Sin embargo el vecindario creció muy claramente a lo largo de casi todo el siglo XVI, y era necesario habilitar nuevas viviendas. La muralla, necesidades militares e instituciones religiosas obligaron a los castreños a buscar espacio cada vez más cerca de la Mar. Uno de aquellos nuevos espacios era, y no hay que perder de vista lo muy significativo que resulta la propia denominación, la *calle de la mar*. Hasta finales del Cuatrocientos las arterias principales fueron la calle Ardigales y la Rúa mayor. A través de ellas se canalizaba la mayoría de los movimientos de la Villa. No hemos encontrado hasta ahora documentos precisos, pero todo hace pensar que la *calle de la mar* y su muelle o malecón de protección, poco apoco, se fueron erigiendo a partir de comienzos del siglo XVI. Es muy posible que, aprovechando la numerosa presencia de canteros que trabajaban en las obras del puerto y otras civiles y particulares, el proceso se acelerara y acentuara aproximadamente desde 1550, y que las obras se prolongaran en los inicios del siglo siguiente. Todo indica también que las primitivas obras del muelle fueran hechas por particulares: cada vez que se levantaba una casa, el dueño realizaba también por su cuenta un trozo de protección del. El embrión de esta arteria bien pudo estar en la torre bajomedieval de los Otañes: “una torre grande de cuatro esquinas de piedra labrada con tres cubos crecidos por lo alto que

---

<sup>6</sup> A. CH. V. (Archivo de la Chancillería de Valladolid). ES.47186.ARCHV/1.8.1//REGISTRO DE EJECUTORIAS,CAJA 892,25, 1557, Ejecutoria del pleito litigado por el convento de Santa Clara, orden de San Francisco, de Castro Urdiales (Cantabria), con Lope de Manzanedo, vecino de dicho lugar, sobre la construcción de un edificio adosado al muro que cercaba el dicho convento.

<sup>7</sup> Escudero Sánchez, ob. cit.

miraba a la ribera de la mar... y al lado izquierdo de él un cuarto de torre y jardín con un cubo grande y en él otro escudo con las mismas armas, y lo demás por una parte y por la otra de almenas”<sup>8</sup>.



<sup>8</sup> Ibídem, p. 361.



El último eslabón, también muy significativo de todo el proceso de formación de la *calle de la mar*, estuvo en la construcción de la conocida como *casa de Taranco*. En el año 1675 el Concejo castreño dio licencia a don Diego de Taranco para levantar una casa en el lugar de uso público titulado como “El Tejadillo”. Era una especie de cobertizo en el que se albergaban algunos de los cañones que protegían el puerto, pero que también servía para realizar la venta al por menor de pescado al vecindario<sup>9</sup>. Taranco erigió una auténtica casa solariega, pero con algunas condiciones: podría levantar la vivienda sobre varios pilares y columnas, dejando la parte baja para utilización pública; la propiedad de los soportales así creados seguía siendo municipal y dedicada también a venta diaria de pescado y carne: “que dicho soportal está considerado desde inmemorial tiempo como de aprovechamiento de este vecindario”<sup>10</sup>. Incluso, aunque al final no se llevó a efecto, el Concejo municipal pensó en colocar en la fachada de este nuevo edificio el escudo de armas de la Villa para recordar para siempre la titularidad pública de los soportales.



<sup>9</sup> Ojeda San Miguel, R., *Pescadores de Castro Urdiales. Estudio histórico del sector pesquero tradicional (siglos XII – XIX)*, Castro Urdiales, 2004.

<sup>10</sup> A. M. C. U. (Archivo municipal de Castro Urdiales), leg. 1892, doc. 15-21.





Hablamos de la casa en la que desde el muelle Sur de la actual Dársena comenzaba la *calle de la mar* (en el siglo XX derribado y sustituido por un hotel y en la actualidad, después de una nueva construcción, ocupado su parte baja por una conocida agencia bancaria). Recordar lo que sabemos de las actividades de su dueño y constructor, don Domingo de Taranco, bien nos puede ayudar a hacer un dibujo del tipo de gentes que fueron a vivir a la *calle de la mar*. Taranco participaba a mediados del siglo XVII en todos los negocios más lucrativos que entonces se podían observar encastro Urdiales: era mercader de pescados (enviaba habitualmente pescado salado y escabechado a Madrid), propietario de una activa escabechería, propietario-porcionero de un buen número de barcos (pinazas, zabras y galeones), comerciante de sal en toda la cornisa cantábrica y sur de Francia, comerciante de hierros y administrador de la ferrería de “Don Bergon”, prestamista, financiaba y participaba directamente en campañas de pesca de bacalao en Irlanda y Terranova (sobre todo con el entonces muy conocido galeón “Santo Cristo de Lezo”), y era también propietario de muchos viñedos y gran productor de vino chacolí. Don Diego de Taranco, por tanto, podemos decir que era todo un representante de la burguesía comercial y naviera de la época; que como no podía ser de otra forma acabó fundando su propio mayorazgo en el año 1672, adornado con la nueva mansión que hemos visto en el comienzo de la *calle de la mar*. Todavía más, compró el viejo hospital de “La Trinidad” en la misma calle para ser transformado en otro edificio particular (posiblemente dedicado a escabechería).

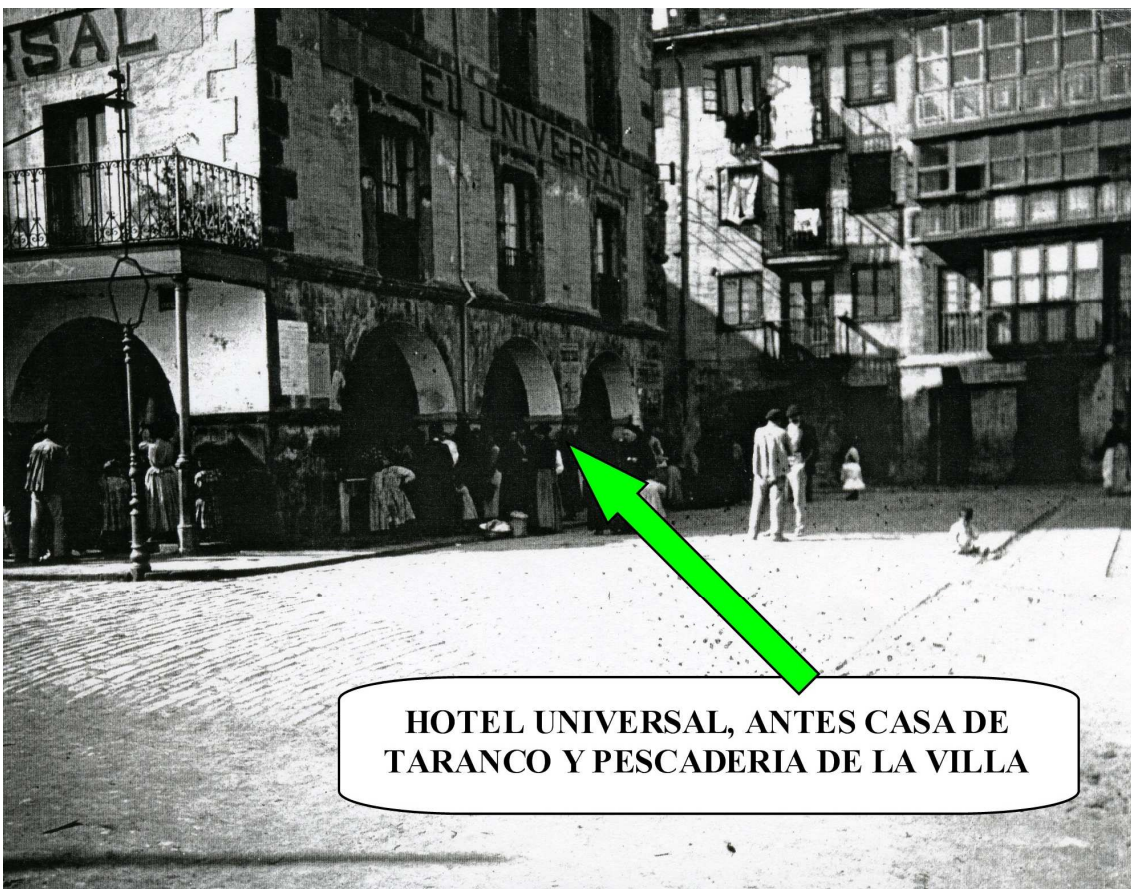








**CASA DE TARANCO**



**HOTEL UNIVERSAL, ANTES CASA DE TARANCO Y PESCADERIA DE LA VILLA**







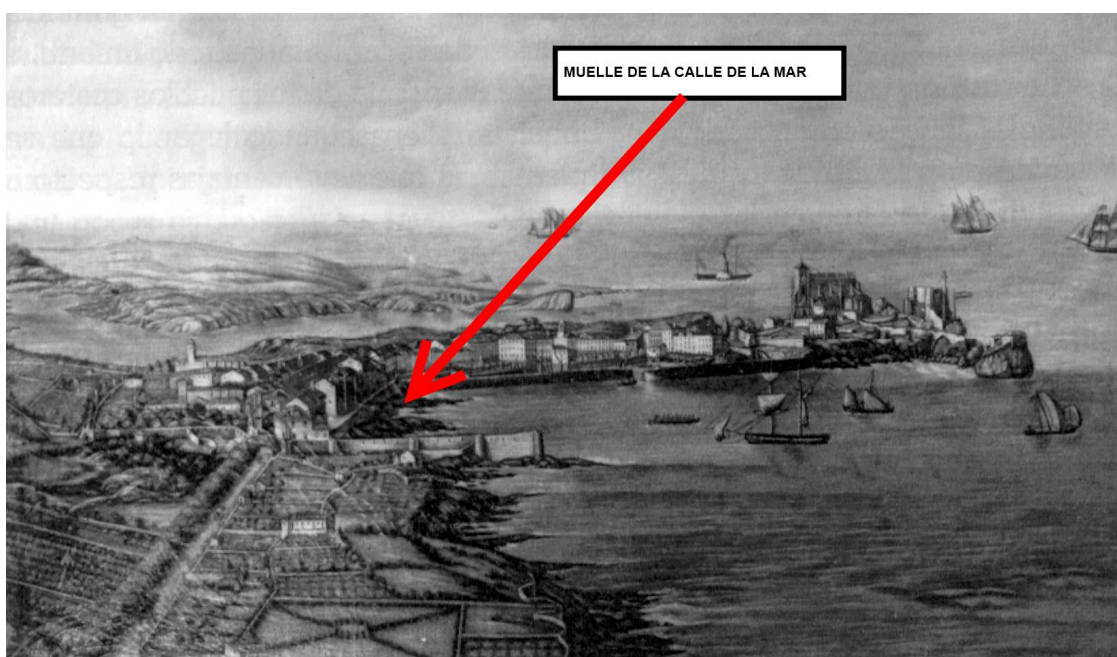
HOTEL UNIVERSAL (1880). CASA DE TARANCO

El muelle protector de la *calle de la mar* así como sus edificios parece claro que se levantaron en varias etapas, y que no hubo desde el principio ningún plan general. Cada propietario trabajó “a su manera”. Sabemos que el afán por conseguir suelo fue tan grande que muchos, de forma muy peligrosa, construyeron en voladizo sobre el propio dique o malecón. Todo este sistema tenía que desembocar muy pronto en graves problemas de seguridad. Además, por si fuera poco, algunas de los defectuosos canales y alcantarillas del convento de Santa Clara acababan desembocando en los paredones del muelle. Sabemos que en bastantes ocasiones se obstruían o daban entrada al agua de la Mar, contribuyendo por ello a crear una gran inestabilidad en el propio muelle, edificios y calle.

Parece más que evidente que nuestro muelle era un dique de muy mala calidad arquitectónica, hecho a trozos y en distintas épocas, “colocado para defender las casas de la Media villa de abajo situadas en la calle de la mar... Zona de predominio de rocas y algunas manchas de arena, que corría desde el arranque del muelle sur de la Dársena hasta la punta del Torrejón. El dique... era víctima frecuente del empuje de la mar, especialmente en años de grandes temporales”<sup>11</sup>. Por otra parte, tampoco es cosa poco importante que nuestra calle acabara por desbancar a la de Ardigales como arteria principal de la Villa;

<sup>11</sup> Ojeda San Miguel, R., El puerto..., b. cit.

tanto es así que en el año que en el año 1695 el Concejo acordó “que se apregone que todos los arrieros y tragineros que vienen a esta villa, vengan en derechura, por la calle de la mar, al peso real de esta villa, sin parar en las casas de posadas, ni mesones”<sup>12</sup>.



Más por lo que no dicen, que por lo que expresan directamente, los documentos municipales, especialmente los libros de actas y cuentas, parecen indicar que las obras de construcción y reparación del muelle de la *calle de la mar* debieron ser en un principio responsabilidad de los dueños de los edificios. Pero desde el momento en que los deterioros fueron de gran escala y los costes de reparación tan altos, aquellos individuos utilizaron su influencia política para que las obras se municipalizaran. Acabaron siendo responsabilidad del erario municipal.

<sup>12</sup> A. H. P. C. (Archivo Histórico provincial de Cantabria), Protocolos notariales de Castro Urdiales, leg. 1746, Escribano Simón de Capetillo, año 1695



Hagamos un pequeño repaso con los datos que nos han quedado en los documentos municipales, así nos daremos cuenta de que el muelle de la *calle de la mar* desde principios del siglo XVII corrió por graves peligros. Un gran temporal en el invierno de 1620, “a causa vino a quedar la calle de la mar y casas de ella en muy grande peligro y a punto de derribar”<sup>13</sup>. Los libros contables del Concejo certifican que entre los años 1633 y 1634 el muelle de Lope de Otañes (así se denominaba en sus principios al muelle de la *calle de la mar* por la presencia de la torre de los Otañes) se resquebrajó en muchas de sus partes<sup>14</sup>. De nuevo volvió a caer una parte importante del muelle de Lope de Otañes en 1654. Otra tempestad de gran calibre derribó varias casas en 1692. El famoso “Manuscrito de Otañes”, a pesar de su inspiración militar, decía a mediados del siglo XVII: “Las casas que hay en la calle de la mar que no tienen muelle bien será que de piedra o con pala y la azada se haga allí de algún modo algún reparo para impedir la desemarcación”<sup>15</sup>.

En cuanto el muelle o dique empezó a envejecer, “raro es el año en que las actas municipales no reseñen deterioros graves en el mismo”<sup>16</sup>. Situación más que visible desde las últimas décadas del siglo XVII. En 1695 un enorme temporal se llevó parte del muelle, a la vez que muchas de las casas sobre el mismo quedaron arruinadas. De forma acelerada y con prisas los propios vecinos afectados contrataron los servicios del cantero Antonio de Mioño a fin de hacer las reparaciones más urgentes<sup>17</sup>. Tan sólo unos años después, en 1710, en una alegación fiscal presentada por el Concejo ante las autoridades gubernativas superiores, un testigo hacía la siguiente declaración e indicaba claramente como había sido el temporal: “Que bien sabe y le consta que... ha visto el testigo en tiempos de mares inquietas... romper las olas en otros muelles y las casas de la calle de la mar que lo sobrepujan entrando por las ventanas de ellas y dar en los tejados y oído decir a personas anzianas que los golpes de mar han llevado alguna esquina y pilares de las casas ocasionando muchas ruinas daño en ellas”<sup>18</sup>.

---

<sup>13</sup> *Ibidem*, p. 118.

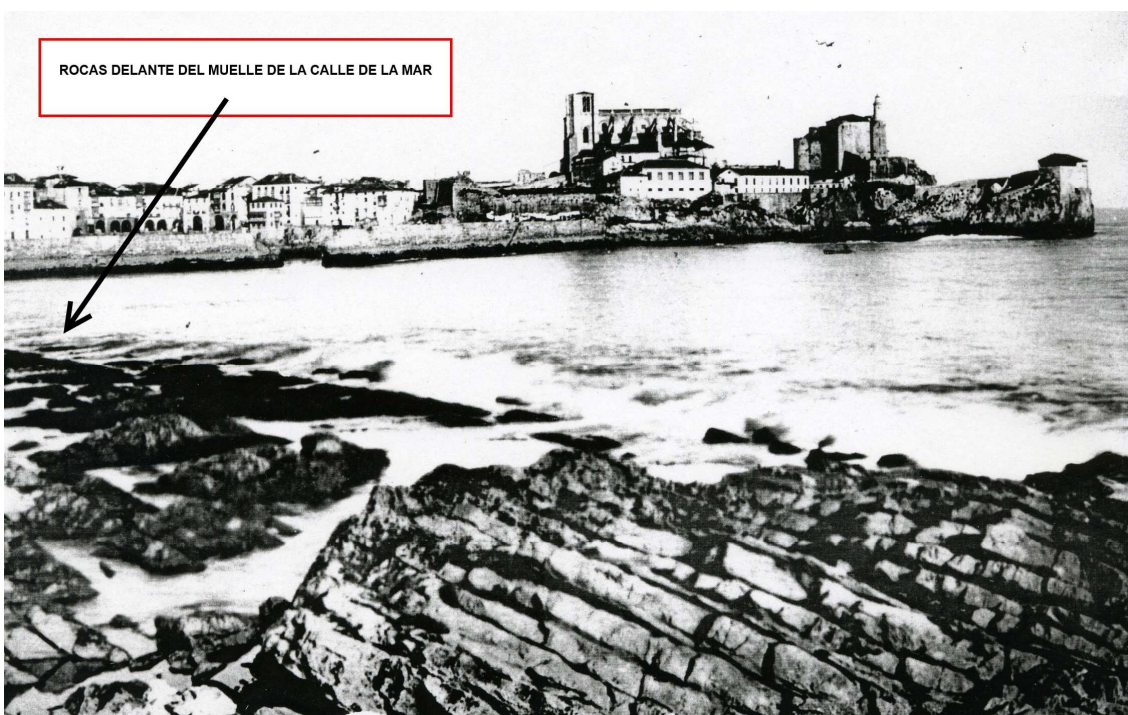
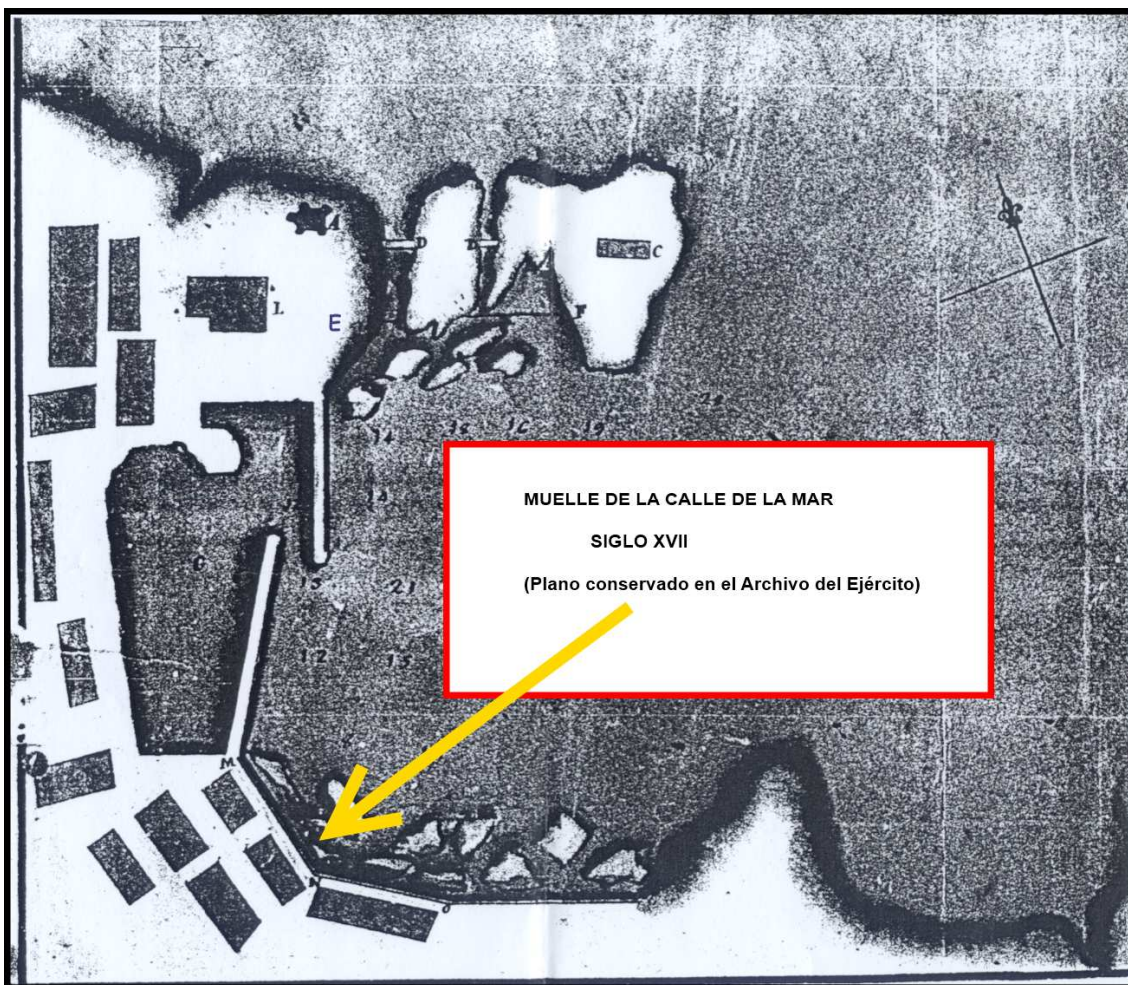
<sup>14</sup> *Ibidem*, p. 119.

<sup>15</sup> Lacha Otañes, M. A. y Del Campo Gutiérrez, J. L., Un manuscrito del siglo XVII, referente a la antigua villa de Castro Urdiales, Altamira, Revista de Estudios Montañeses, Vol. II, Santander, 1974.

<sup>16</sup> Ojeda San Miguel, R., El puerto..., ob. cit.

<sup>17</sup> A. H. P. C., Protocolos notariales de Castro Urdiales, leg. 1746, Escribano Simón de Capetillo, año 1695.

<sup>18</sup> Prada Iturbe, L., Castro Urdiales en el siglo XII, La Ilustración de Castro, junio de 2000, p. 4.





No debieron ser muy eficaces los arreglos del cantero antes citado. La mar siguió azotando todos los años, hasta el punto que en 1724 y 1725 los moradores de la calle realizaban un “requerimiento al Ayuntamiento en el que manifestaban que los muelles colindantes, a pesar de la obligación que la autoridad municipal tenía de repáralos desde *inmemorial* tiempo, amenazaban ruina lo mismo que muchas casas<sup>19</sup>. Los dueños de los edificios, con el argumento inventado que acabamos de ver, intentaban pasar la responsabilidad de los reparos y los gastos consiguientes al Ayuntamiento. Buena parte de las viviendas estaban siendo abandonadas por sus moradores. Era la consecuencia directa del abuso que se había cometido en la forma de construir: “... casas que cargan sus salidizos sobre el paredón que se llama del Melle por servirle para su defensa y extensión”<sup>20</sup>.

La Villa, en recesión económica y con el erario municipal tremendamente endeudado, pido ayuda al Consejo de Castilla. Las autoridades centrales contestaron afirmativamente en un principio y “Aunque una provisión real de junio de 1728<sup>21</sup> ordenó al Corregidor de las Cuatro Villas que, junto a maestros peritos, reconociese el estado de los muelles, no fue hasta febrero de 1735 cuando los maestros de cantería Pedro de Cereceda y José de Monasterio realizaron un estudio de las infraestructuras portuarias”<sup>22</sup>.

Los maestros canteros en un prolijo informe indicaban sustancialmente que “También se tendría que reparar la estación mayor del muelle de la calle de la mar, situada entre las casas de Domingo de Taranco hasta la esquina de la casa de don Antolín de Liendo. Allí se debía fabricar una planta cuatro pies más profunda que la existente; se utilizaría un hormigón de cal y piedra menuda, echándose encima de las primeras piedras de *a quatro y a seis pies de tizón hacia el centro*. También debía cuidarse la unión entre esta parte y el antiguo melle, pues en tal unión la planta estaba arruinada. Esta parte reedificada del muelle debería proteger las casas próximas; para ello se utilizaría hormigón de cal y

---

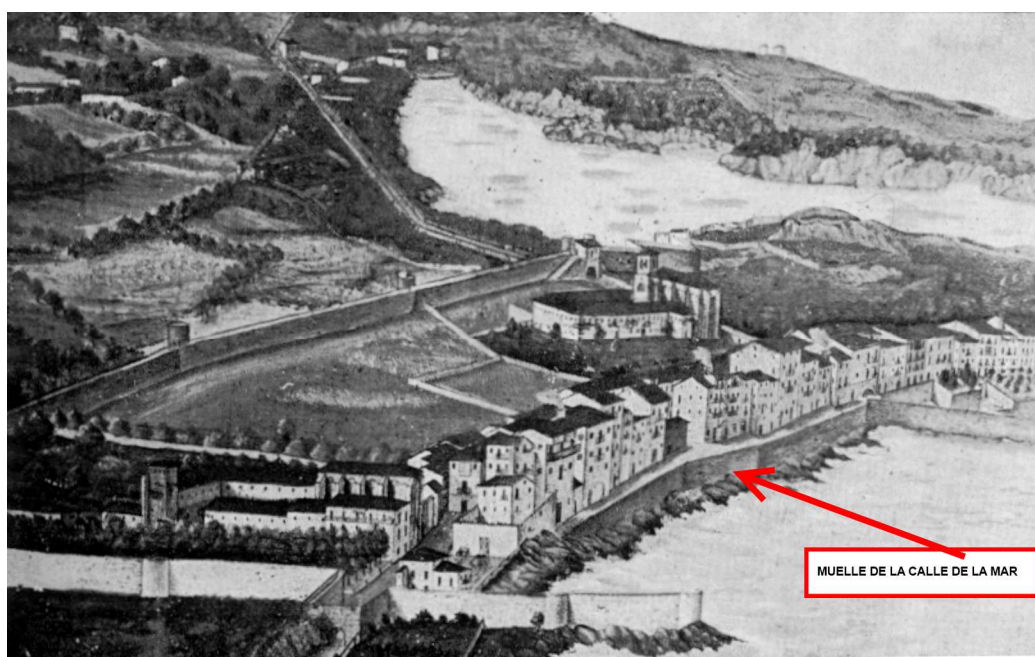
<sup>19</sup> Ojeda San Miguel, R., *El puerto...*, ob. cit.

<sup>20</sup> Escudero Sánchez, ob. cit., Apéndice documental, documento nº. 24, 1735, Escritura sobre el reedificio del paredón de la calle de la mar.

<sup>21</sup> A. H. N. (Archivo Histórico Nacional), ES.28079.AHN/1.1.4.6.2//CONSEJOS,26797,Exp.4, año 1728, Autos hechos en el Consejo a instancia de la justicia de la villa de Castro Urdiales (Cantabria) sobre las reparaciones de sus muelles y de la calle de la Mar.

<sup>22</sup> *Ibíd.*, p. 174.

piedra menuda allí donde juntaban los edificios y melle, y en la superficie hiladas de piedra de sillería. Los maestros aconsejaban que la sillería y mampostería fuese de piedra negra. Por último, se tendría que reedificar la segunda estación del muelle de la calle de la mar, haciéndose también desde una planta firme<sup>23</sup>.



La obra, siguiendo las condiciones anteriores, se pregonó en el mes de abril de 1735, y fue adjudicada al maestro cantero Marcos de Vierna por 140.250 reales. Pero en la realidad nada se debió hacer, tal como demuestran los libros municipales de actas de Castro Urdiales: como de auténtica ruina se calificaba el estado del muelle, muchas casas se habían literalmente derrumbado y otras muchas habían sido abandonadas por sus atemorizados vecinos. Los pocos moradores que allí quedaron pidieron ayuda, pero el Ayuntamiento no tenía fondos con los que realizar las reparaciones más urgentes. La situación ya no tenía límites: “En 1742 ante el mal estado del muelle de la calle de la mar, que con el aso del tiempo se encontraba más arruinado, las autoridades municipales prohibieron habitar sus edificios. Aquel año una Real Cédula concedió al Concejo permiso para cobrar un maravedí por cada quintal de

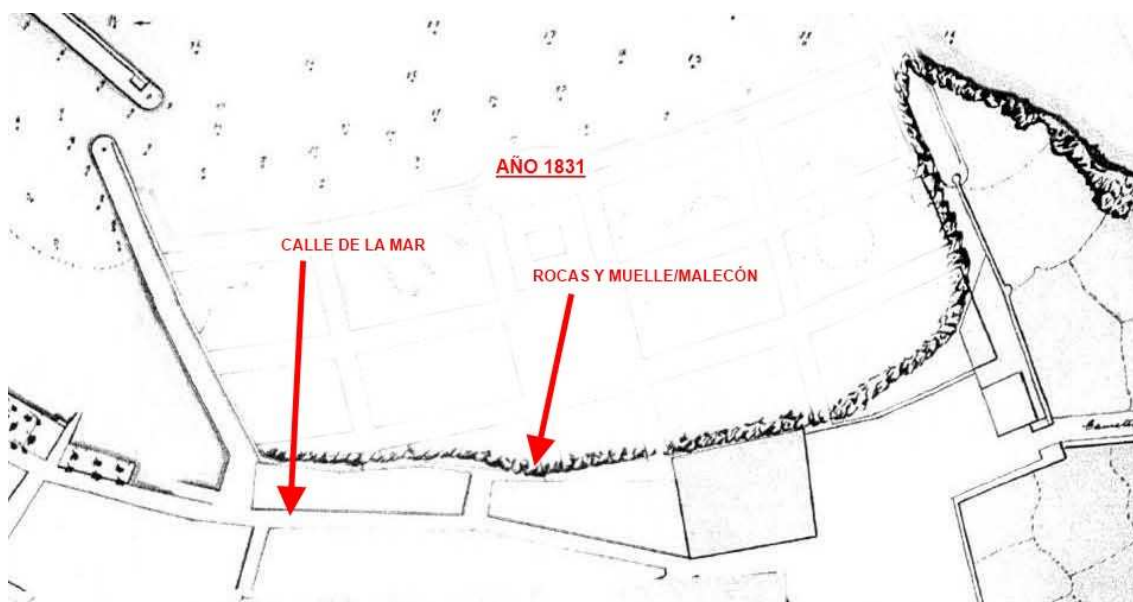
<sup>23</sup> *Ibidem*, pp. 175 y 176, y Apéndice documental, documento nº. 26, 1735, Provisión Real que contiene unas condiciones de obra firmadas por Pedro de Cereceda y José de Monasterio para la reedificación de los melles de Castro Urdiales.



parte a las embarcaciones que entrasen en el puerto, de manera que se pudiera sufragar la reedificación del muelle de aquella calle. Sin embargo en 1749 no se había comenzado aún<sup>24</sup>.

En 1758, otra vez únicamente desde esferas municipales, se volvió a sacar a remate un arreglo a modo de parcheo urgente del muelle<sup>25</sup>. Nuevamente, el 8 de junio de 1783 se contrató, aunque al final no se llevó a la práctica, el maestro cantero y vecino de Guriezo Joseph de Rozas para la “reedificación y compostura del muelle de la calle de la mar”<sup>26</sup>.

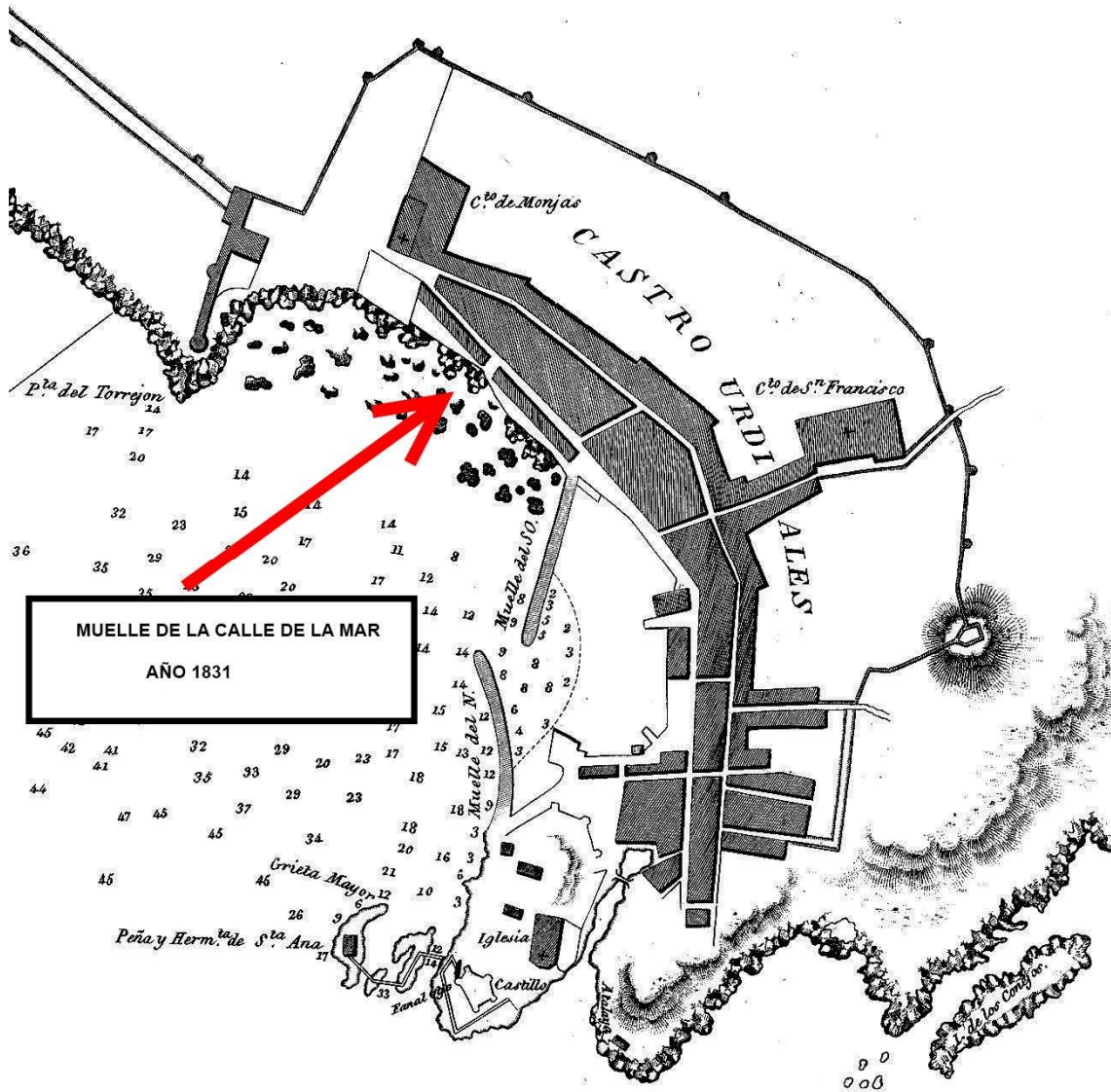
Sin una obra real de recuperación integral, y tan sólo con algunas leves reparaciones, casi en estado de auténtica ruina se mantuvo el muelle de la calle de la mar hasta acabar el siglo XVIII.



<sup>24</sup> *Ibíd.*, p. 177.

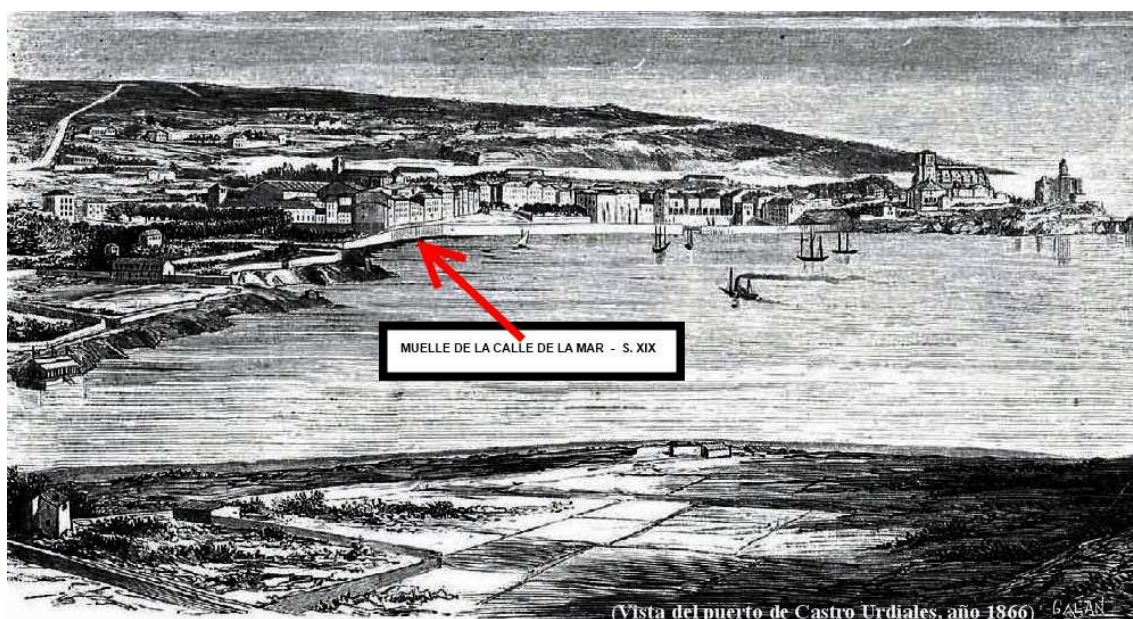
<sup>25</sup> Ojeda San Miguel, R., *El puerto...*, ob. cit., p. 132.

<sup>26</sup> A. H. P. C., *Protocolos notariales de Castro Urdiales*, leg. 1810, Escribano Severino Ruíz de la Pessa, Ajuste, 8 de junio de 1783.









Finalizó el siglo y comenzó el XIX, pero con todo igual. Un nuevo y letal temporal se cebó con nuestro viejo muelle en el año 1801. El paredón y dique quedaron una vez más en auténtica ruina: “Se habían abierto, llevándose la mar los sillares, enormes boquetes en la espalada de cuatro casas: la de Joseph de Calera, Lorenzo de Aguirre, Joseph Álvaro y Joseph de Uribe. En este mismo año, además de cerrar los agujeros con nuevos sillares de piedra, se sometió al viejo muelle, d ela mano del cantero de Guriezo José de las Llamosas, a un revestimiento nuevo en forma escarpada”<sup>27</sup>.

Es cierto que el muelle se reparó con urgencia, pero muchos documentos conservados en el Archivo municipal nos siguen dibujando una *calle de la mar* en la primera mitad del siglo XIX con buen número de casas abandonadas y solares vacíos. Prueba de ello es que diferentes bandos emitidos por la Alcaldía señalan a su muelle como uno de los sitios designados para cocer las cabezas de bonito para hacer aceite, y punto en el que el vecindario echar basuras y aguas fecales a la Mar.

---

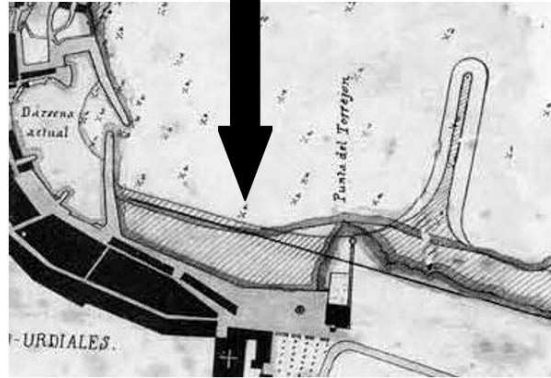
<sup>27</sup> Ojeda San Miguel, R., Obras de ampliación y mejora del puerto de Castro Urdiales (1831 – 1928). Historia de un empeño centenario, Castro Urdiales, 2005. Protocolos notariales de Castro Urdiales, leg. 1822, Escribano Romualdo Antonio Martínez, “Condiciones con las cuales se harán todos los quebrantos que tiene el muelle de la calle de la mar”, 1801, fols. 237 y 238.



Sin embargo los tiempos para Castro Urdiales estaban cambiando. Poco a poco los signos de reactivación económica se iban haciendo más evidentes. La pesca e intercambios comerciales presentaban claros indicios de reanimación. La población comenzó también a desarrollarse, y con ello otra vez, como ocurrió en el siglo XVI, se planteaba claramente la necesidad de conseguir suelo en el que levantar nuevos edificios y viviendas. Muy significativamente a partir de 1830, las diferentes corporaciones municipales apostaron por reconvertir al viejo puerto castreño en otro nuevo, moderno, con decidida vocación comercial, y no sólo pesquera. Entre 1831 y 1890 vieron la luz un buen número de proyectos en este sentido. Hay que recordar los proyectos de Mathé, Hudgson, Pérez del Molino, Martín o Corral; aunque es verdad que sólo quedaron en papeles y planos. Todos ellos contemplaron a la zona de nuestro muelle y *calle de la mar* como un espacio de ensanche portuario, en el que, comiendo a las aguas terreno con nuevos diques, se había de colocar la principal plataforma de carga y descarga de mercancías del futuro puerto comercial.

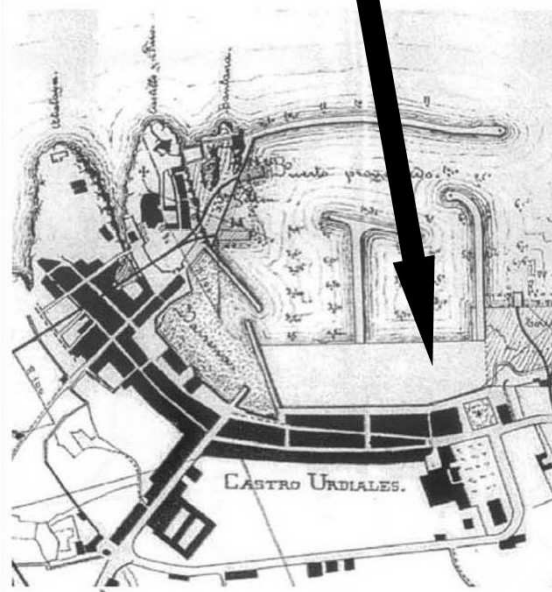


**PROYECTO DE PÉREZ DEL MOLINO**  
**AÑO 1873**  
**FUTURO ENSANCHE DEL MUELLE**  
**DE LA CALLE DE LA MAR**



**PROYECTO DE LOS**  
**INGENIEROS**  
**MARTÍNEZ Y CORRAL**

**AÑOS 1884 Y 1889**  
**FUTURO ENSANCHE DEL**  
**MUELLE**  
**DE LA CALLE DE LA MAR**





Hasta casi acabar la centuria todo fueron proyectos y proyectos, pero nada en el terreno de la realidad. El Ayuntamiento sabía perfectamente que tan enormes obras escapaban de sus posibilidades presupuestarias. Era necesario contar con el respaldo del Estado, y para esto se iban a necesitar infinidad de negociaciones políticas, búsqueda de respaldos institucionales y largos años de espera. Sin embargo, los rectores municipales tuvieron que bregar con la tarea del día a día. A pesar de los grandes proyectos el problema de la inestabilidad del muelle de la *calle de la mar* seguía allí. Había que mejorar también las infraestructuras viarias con la apertura de nuevas calles; se pensaba también en ir derribando la vieja muralla de origen medieval y conseguir más espacio urbano edificable. En esta dirección, sin desorbitados presupuestos, año tras año el Ayuntamiento castreño fue trabajando.

Era Alcalde de Castro Urdiales Simón de la Presilla, cuando en el pleno municipal correspondiente al mes de octubre de 1866, y esta será la gran novedad, el Ayuntamiento trató “por primera vez la construcción de un muro de defensa de las edificaciones situadas en la calle de la Mar. El nuevo muelle iría desde la Dársena hasta la Cabaña o Torrejón”<sup>28</sup>. La propuesta fue aprobada sin ningún tipo de problema “y se encarga el proyecto al ingeniero Domingo Estebanot”<sup>29</sup>.

En una parte de la memoria del proyecto decía el ingeniero: “con decir que hemos visto en varias ocasiones que un golpe de mar, después de haber subido por encima de los tejados de estas casas, se ha llevado, al caer, un gran balcón de madera del 2º piso de una de ellas y en otra algunas ventanas, para darse una idea del provenir que espera a estos edificios”<sup>30</sup>. Para remediar este “pan nuestro de cada día” Estebanot presentó un proyecto, cuyos planos y memoria se fecharon el 12 de octubre del mismo año de 1866 (fecha indicativa de que antes de ser aprobado en pleno Estebanot estaba ya hacía tiempo en tratos con el Consistorio). Pasó el visto bueno pertinente de la Jefatura de Fomento el 9 de enero del año siguiente.

Don Domingo pretendía construir “un muro por los peñascos de la orilla del mar, para resguardar las casas del encalado y paseo de la Barrera de los peligros de los temporales”. Era un nuevo muelle, no una simple reconstrucción o reparación del existente hasta entonces, que iba a consistir

---

<sup>28</sup> Prada Iturbe, L., Muelle desde la Dársena hasta el Torrejón, La Ilustración de Castro, mayo de 1999.

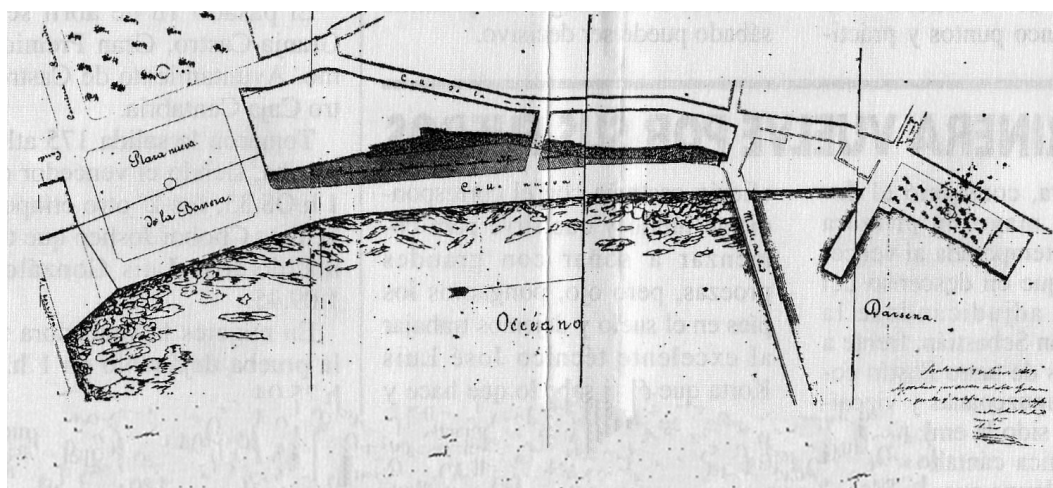
<sup>29</sup> *Ibidem*.

<sup>30</sup> *Ibidem*.

---

en la construcción de “un fuerte muro que arranque desde el sitio llamado el Torrejón en la orilla del mar en ese puerto, siguiendo toda la costa exterior del mismo sobre los peñascos que constituyen la indicada orilla, hasta llegar al muelle sur y atravesándolo se introduce en la Dársena”. Se quería, de una vez por todas, “asegurar todas las casas del encalado con un sólido murallón, de los fuertes golpes de mar que hoy saltan por encima de los tejados”.

El ambicioso proyecto, esta vez de verdad, pretendía, como hemos visto, erigir un muro poderoso “sobre cimiento de roca en todo el trazado, después de arreglado el suelo para que las marejadas no lo pudieran socavar”<sup>31</sup>. Técnicamente el “muro será de mampostería conectada a hiladas horizontales corridas y exactamente igual a un pedazo que en el mismo sitio se halla construido. Los morteros... se compondrán de dos partes, de mortero común de cal grasa, tal como el que se acostumbra a emplear en la localidad y una parte de cemento hidráulico en polvo, amasados... La mampostería concertada que ha de servir para el paramento exterior del muro, se asentará precisamente con lechadas hidráulicas, las cuales deberán llenar perfectamente todos os hileros para que el mar no pueda arrancar ningún mampuesto”.



Plano del proyecto de Domingo Estebanot.

<sup>31</sup> *Ibidem*.



El tan ansiado muelle tenía un presupuesto de 20.082 escudos. Como muy bien ha descrito L. Prada, “el muro o muelle de la nueva calle estaba, aproximadamente, a la altura de las actuales farolas del centro de la Avenida de la Constitución (antes de construirse el actual aparcamiento subterráneo)... Se comunicaba con la calle de la Mar que llegaba hasta la Plazuela, por el borde de la Pescadería (casa de Taranco)”<sup>32</sup>.

Nuevo muelle, pero también, esta era la gran acontecimiento urbanístico, terrenos nuevos ganados a la Mar. Apareció una calle nueva, que ya no era la antigua calle de la mar. Un auténtico paseo de 300 metros de longitud, y a su lado “quedaría una nueva superficie edificable de 1.602 metros cuadrados en 20 solares”, ofrecidos por el Ayuntamiento a los propietarios de la *calle de la mar* con el condicionante de que sacaran sus edificaciones hasta la línea de la nueva calle en el plazo de diez años. Además, con “el nuevo muelle se formó una plaza de 4.000 metros cuadrados y que se llamó Jardinillos de la Barrera”<sup>33</sup>.

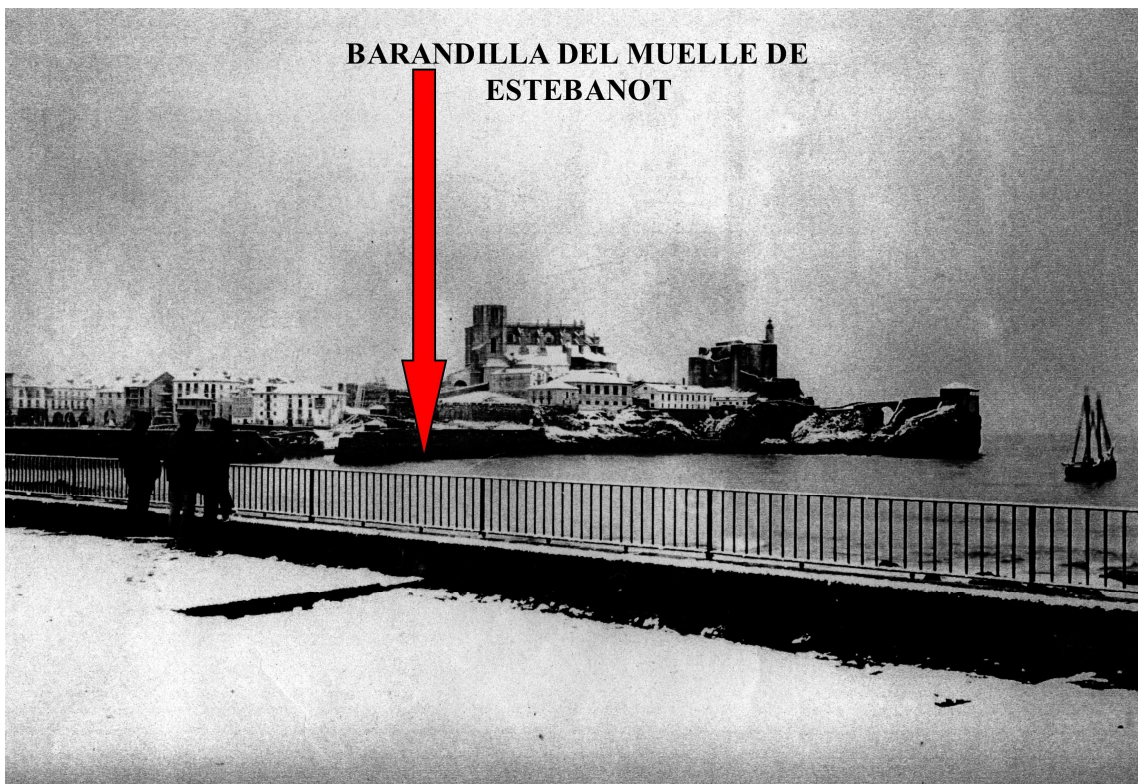
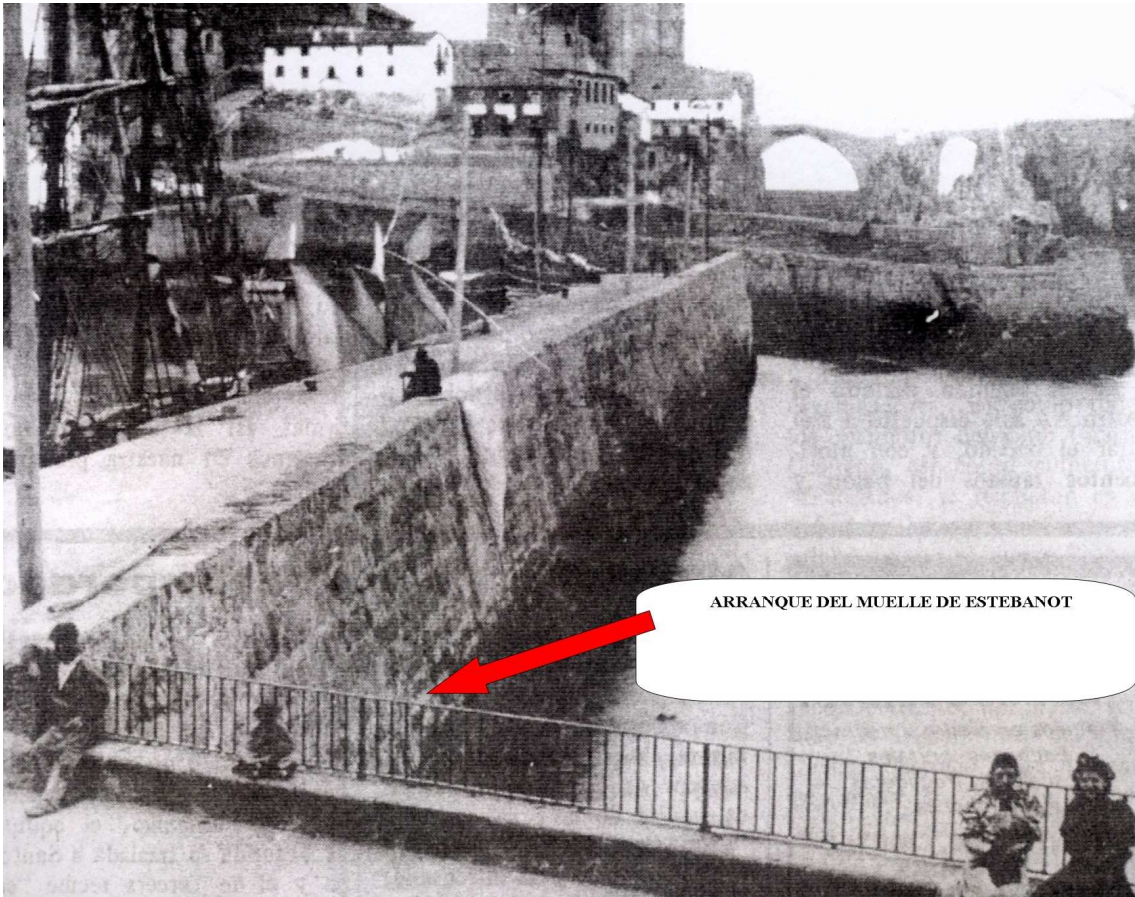
Las obras se emprendieron y acabaron con enorme celeridad. En el año 1868 ya estaba casi todo finalizado. Nació así una nueva calle en Castro Urdiales y bien protegida del empuje de las mares: la *calle de la Rivera* o *calle del muelle nuevo*.



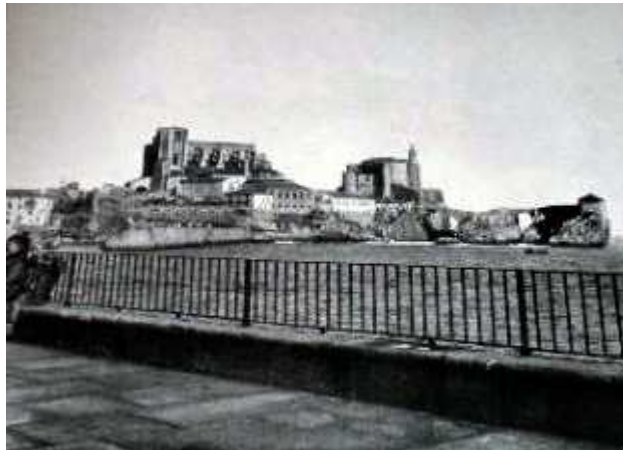
---

<sup>32</sup> *Ibíd.*

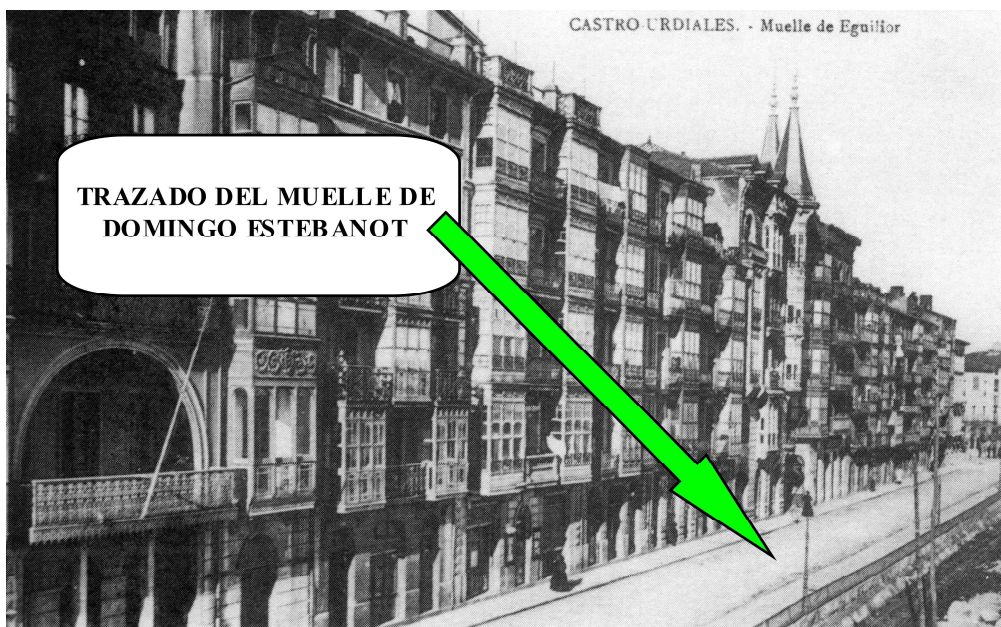
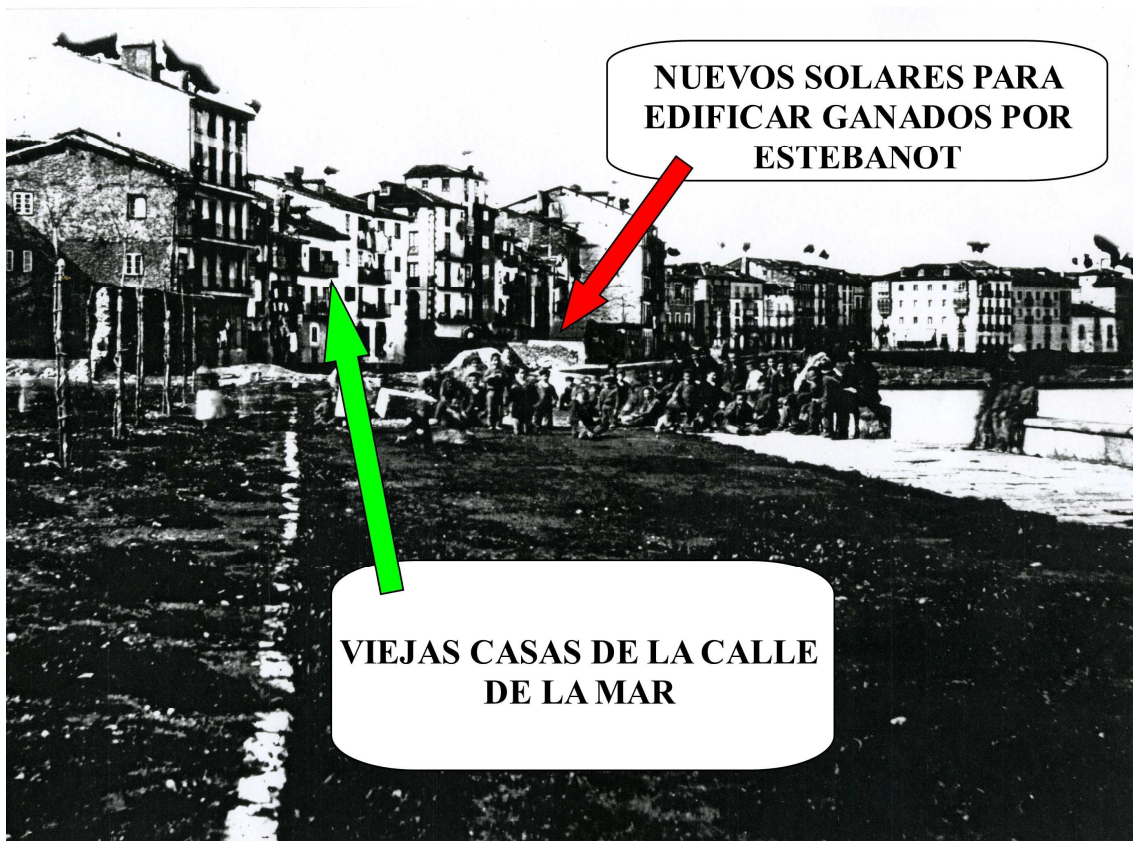
<sup>33</sup> *Ibíd.*



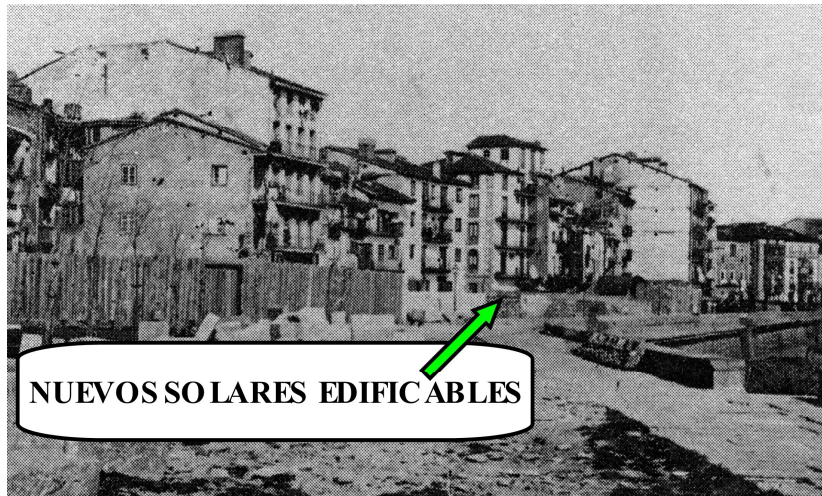


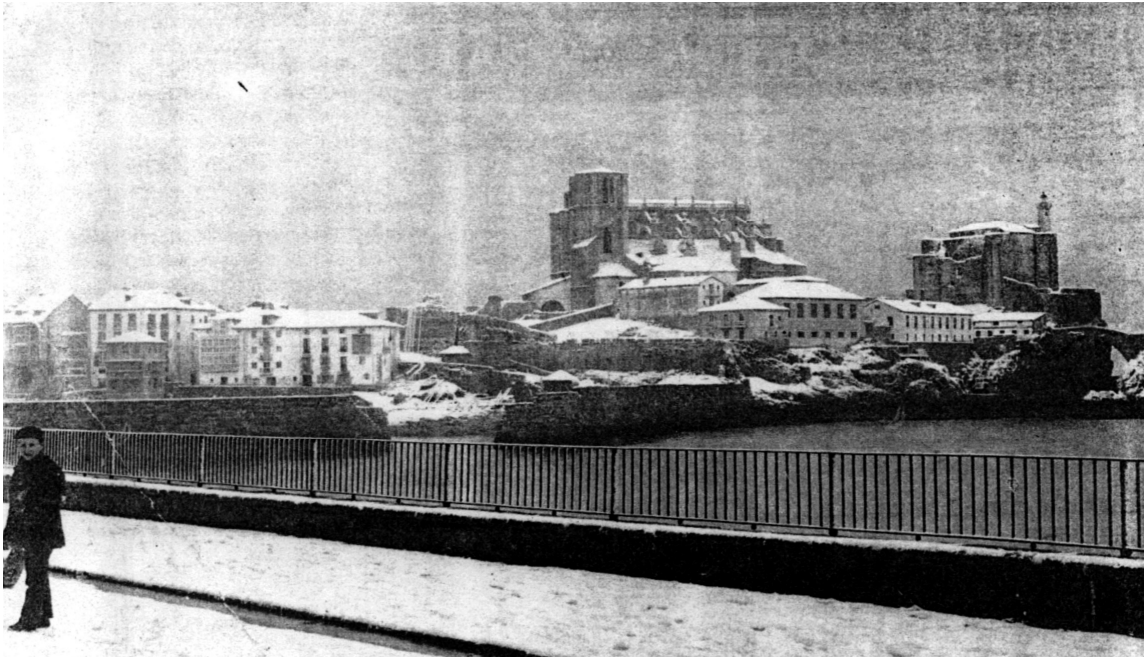




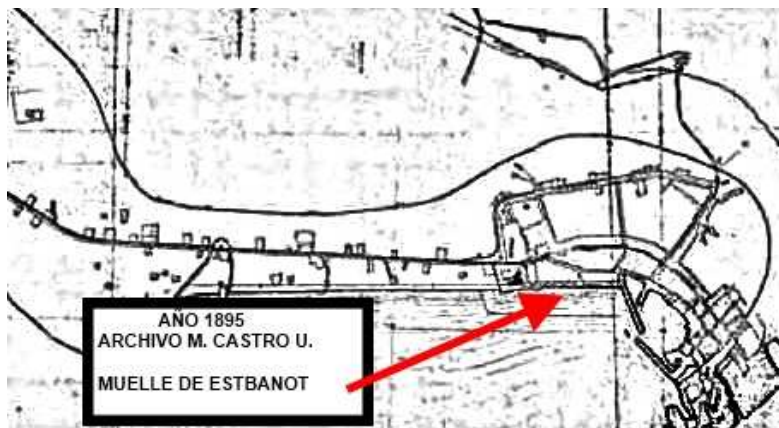
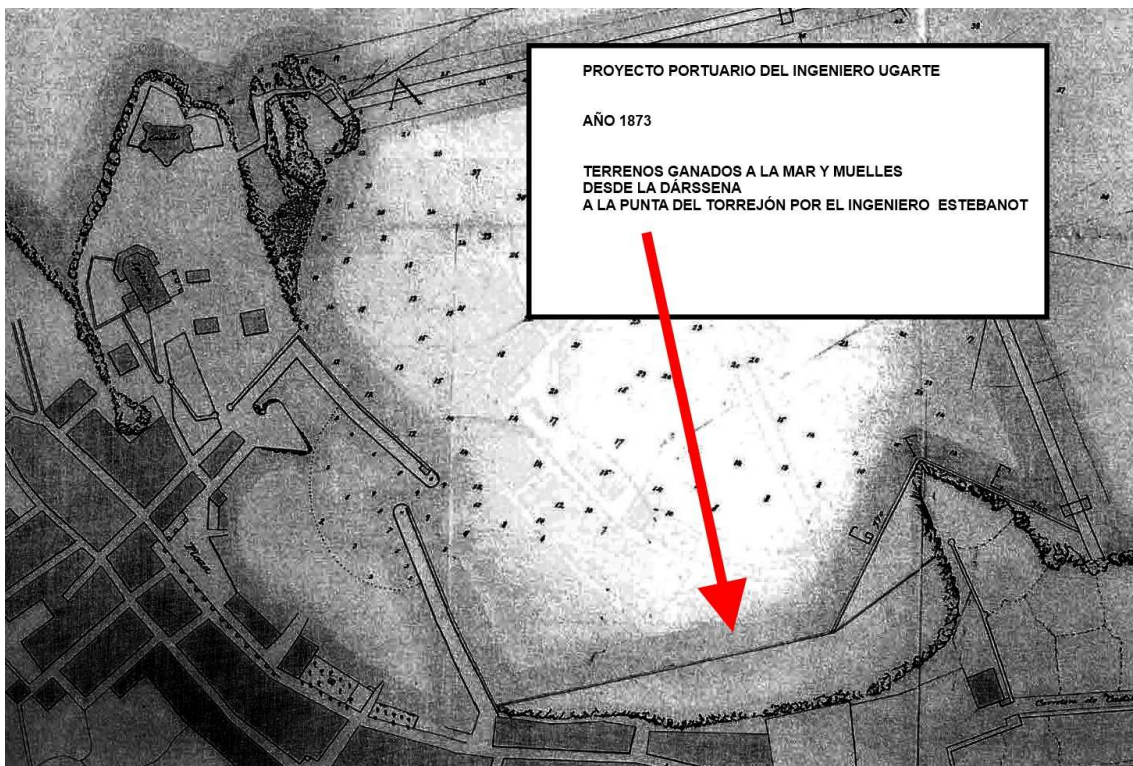
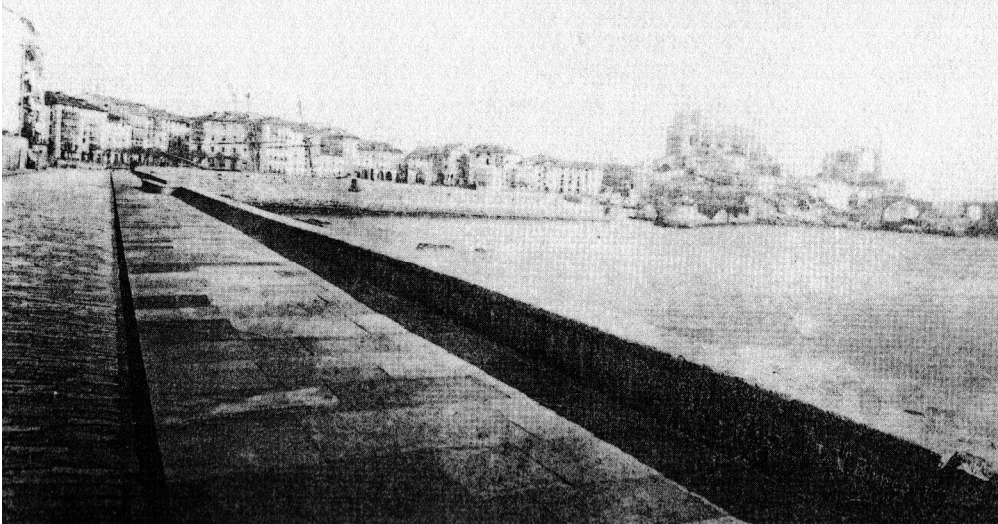




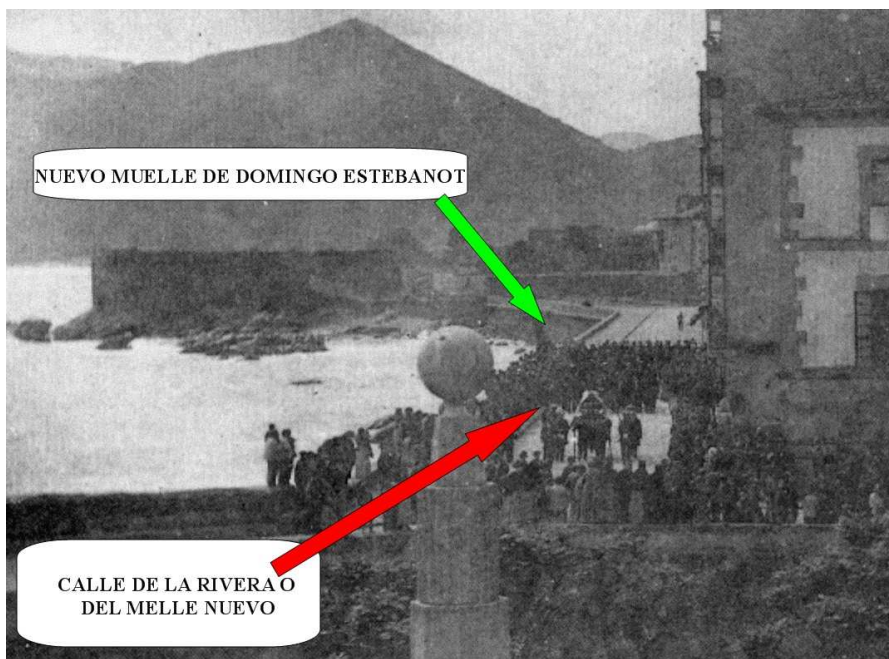
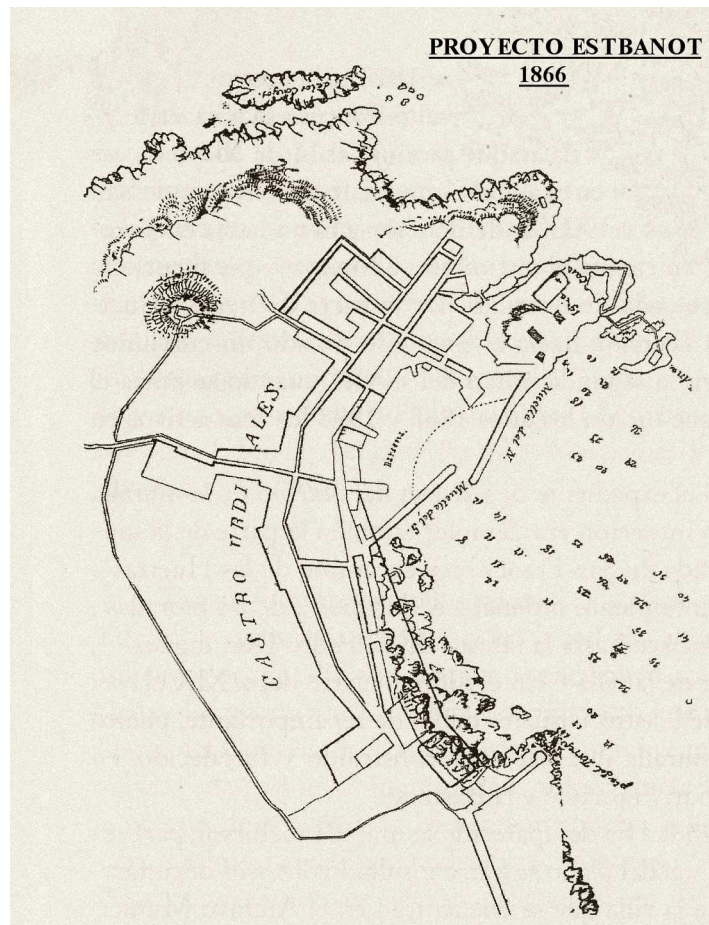














Veintitrés años después de finalizadas las obras de Estebanot con el nuevo muelle de la Rivera iba a tener lugar un hecho trascendental en la historia portuaria de Castro Urdiales: un telegrama enviado desde Madrid anunciaba al Ayuntamiento el 13 de agosto de 1891 que definitivamente las obras de ampliación y mejora del puerto iban a ejecutarse con el respaldo de los presupuestos del Estado. Después de más de ochenta años de peticiones fallidas por fin se iba a construir un puerto moderno, con un gran rompeolas y zonas nuevas para cargar y descargar energías. Con enorme gratitud el Ayuntamiento telegrafiaba “al Excmo. Sr. D. Manuel de Egulior Diputado a Cortes por este distrito, la profunda gratitud y eterno reconocimiento de que se halla poseído el Ayuntamiento y Vecindario por sus eficaces gestiones en pro de tan importantísimas obras de mejora y ensanche de este puerto”<sup>34</sup>.

Justo un año después el periódico local *Fray Verás*, el 21 de agosto de 1892, anunciaba los solemnes actos y festejos que el “Ayuntamiento de esta Villa deseaba celebrar... el Fausto suceso de la inclusión de este puerto en el plan general de Obras Públicas, y por su parte la Compañía del ferrocarril Castro – Alen quería solemnizar el acto de colocación de la primera piedra de los muelles cargaderos que va a construir en San Guillén, los cuales han de estribarse en las obras del nuevo puerto y suponen, por lo tanto, el propio de aquellas”<sup>35</sup>.

Los festejos e inauguración oficial de las obras generales de ampliación y mejora del puerto, como no podía ser de otra forma, se hicieron con la presencia del diputado Egulior: “A las diez y media de la mañana llegará a la puerta de la Barrera el señor Egulior... En la Barrera se ha colocado un arco de obsequio del señor Egulior. Desde ese punto se dirigirá la comitiva a San Guillén, donde el Clero parroquial bendecirá las obras, y acto seguido se lanzará al mar por el señor Egulior la primera piedra. Seguidamente se servirá a los invitados un almuerzo en el mirador de Santa Ana... Por la tarde se celebrarán regatas... A las seis tendrá lugar un banquete en la Casa Consistorial, y por la noche se iluminará la rada, colocándose líneas de embarcaciones en la longitud (futuro rompeolas) que han de ocupar los muelles del futuro puerto”<sup>36</sup>.

---

<sup>34</sup> Ojeda San Miguel, R., Obras..., ob. cit., p. 142.

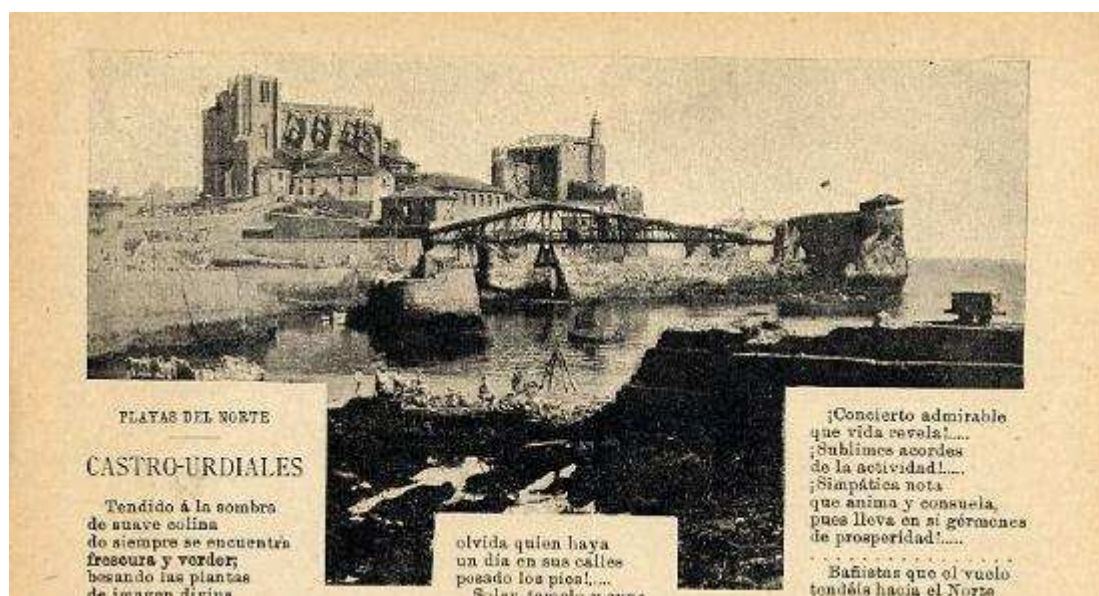
<sup>35</sup> Fray Verás, nº. 49, 21 de agosto de 1892.

<sup>36</sup> Ojeda San Miguel, R., Obras..., ob. cit., p. 143.

---

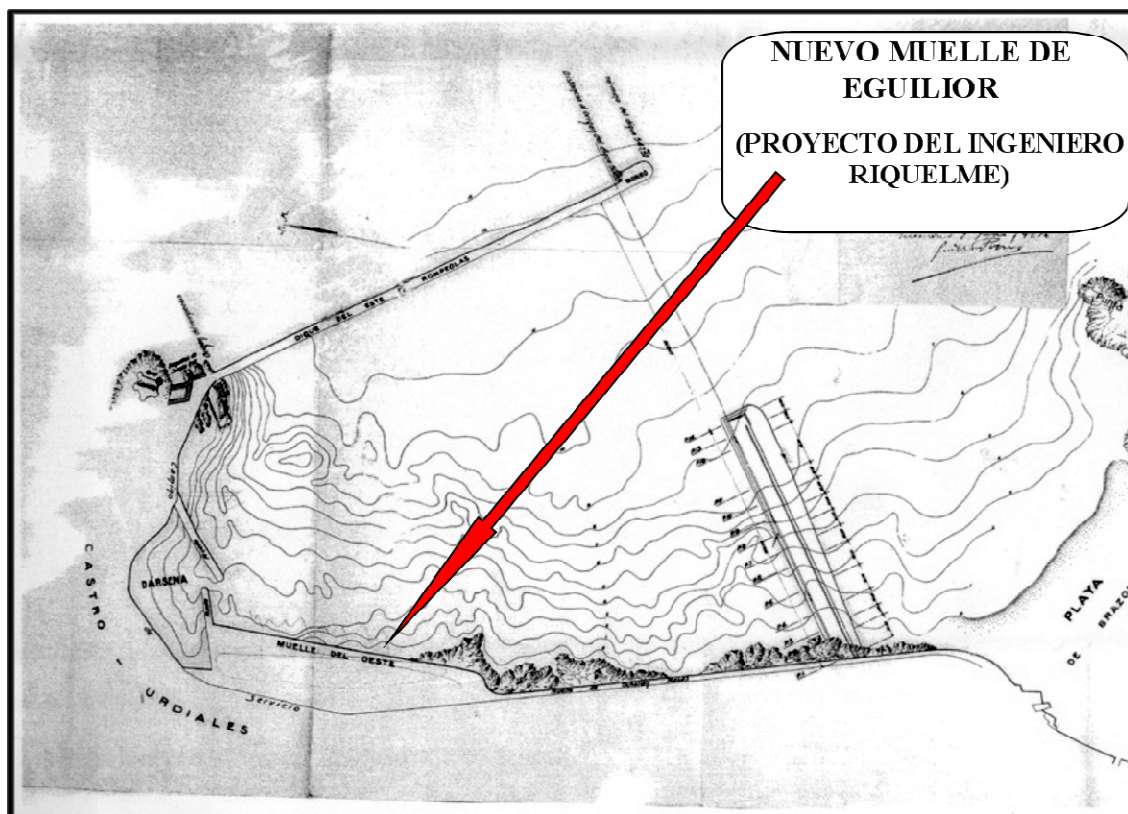
En el terreno de lo más real, la puja de las Obras fue ganada por el contratista Guillermo Pozzi el 18 de enero de 1893, y el proyecto definitivo firmado por el ingeniero Riquelme. Las obras portuarias consistían en un gran rompeolas, el arreglo de los viejos muelles de la Dársena, la colocación de varios cargaderos de mineral y el ensanche del muelle de la Rivera de Estebanot (antes de la *calle de la mar*).

Este último espacio, el que ahora a nosotros nos interesa directamente, significaba hacer más grande la plataforma ideada por Domingo Estebanot en 1866, volviendo a construir un nuevo dique, ensanchando el terreno a base de volver a comer metros a la Mar. Las nuevas obras del *muelle del Oeste*, tal como era denominado técnicamente el proyecto, comenzaron en el mes de septiembre de 1893. Fueron, junto con las del cargadero de mineral, las primeras de todo el puerto. Finalizaron, no sin dificultades, en julio de 1897. Decían en aquel momento los facultativos: “Las diferencias que existen entre la obra proyectada y la ejecutada en las partidas correspondientes a las excavaciones en roca y hormigón hidráulico en cimientos son debidas a las cavernas que aparecieron al ejecutar la obra y que llevaron como consecuencia una disminución en la excavación y un aumento en el hormigón”<sup>37</sup>.



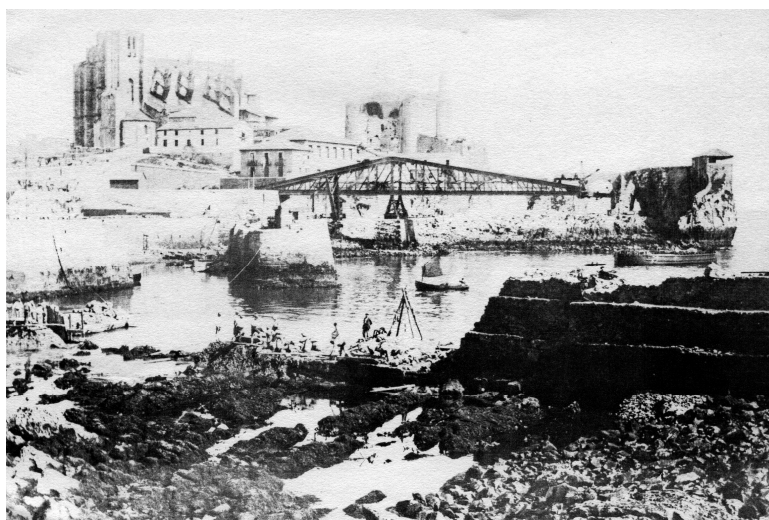
<sup>37</sup> *Ibíd.*, p. 155.





Profundamente agradecidas las autoridades municipales castreñas al señor don Manuel de Egulior, quisieron recordar, poniendo su nombre al nuevo *muelle del Oeste*, todos los esfuerzos que hizo para lograr que las obras integrales de mejora del puerto llegasen a buen fin. La prensa local recordaba de esta manera los felices trámites de Egulior: “completó la historia del puerto de Castro, diciendo que cuando tramitaba la concesión del mismo, pedida por el Ayuntamiento, expresó a éste que de muy poco le serviría obtenerla careciendo de medios para realizar las obras, y le aconsejó la cesión de los estudios al Estado, ofreciéndole gestionar empeñosamente por conseguir que éste construyera el puerto. Seguido por el Ayuntamiento el consejo del señor Egulior, empezaron los trabajos de éste y logró que el Estado hiciera proyecto suyo la concesión pedida por el Ayuntamiento. Dado este primer paso, gestionó con éxito el señor Egulior en Santander la inclusión del puerto de Castro en el plan de obras de la provincia, logró también que la Junta Consultiva le incluyera en el plan general de obras públicas; pero al ser aprobado este por el ministerio de Fomento, se impuso a las obras de Castro la condición de que se llevarían a cabo si resultaban sobrantes, lo cual equivalía casi a anular la consignación. Esto ocurría en el ejercicio de 1890-91.

Al año siguiente se sucedieron los nuevos trabajos del señor Eguilior en la Jefatura de Obras de Santander y en la Junta Consultiva, y aunque logró su intento en estas dependencias, no pudo conseguir sacar adelante el proyecto. Por fin en el año actual, después de repetir sus gestiones en Santander y en la Junta Consultiva, ha visto coronados sus trabajos con éxito”<sup>38</sup>



<sup>38</sup> Fray Verás, 28 de agosto de 1892.





OBRAS DE RELLENO Y AMPLIACIÓN







El *muelle de Egulior* suponía “un nuevo proceso de ensanche, ganando otra vez terreno a la mar. Con nuevos muros y rellenos se consiguió tapar totalmente las rocas”<sup>39</sup>. Las obras portuarias de todo el puerto empezaron precisamente allí, porque desde el primer momento los contratistas necesitaban un gran espacio en el que montar los talleres centrales de la empresa: “Gracias a este nuevo *robo* a la mar fue posible crear una explanada imprescindible para poder montar el taller de bloques de hormigón y otros diversos almacenes, y conseguir a la vez formar un muelle de atraque con garantías de fondeo en bajamar”<sup>40</sup>.

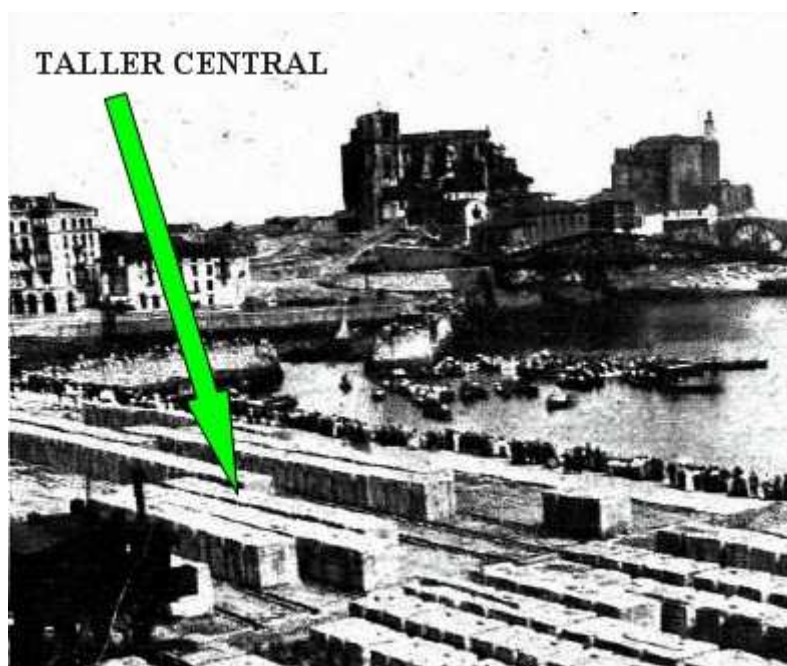
Durante muchos años contemplaron los castreños grúas, vías férreas, locomotoras, edificaciones diversas y muchos obreros fabricando enormes bloques de hormigón con destino al rompeolas y trabajando sobre el *muelle de Egulior*. Escribíamos en otro trabajo, a modo de resumen sobre esta cuestión: “El corazón industrial y empresarial de la empresa constructora de Guillermo Pozzi se colocó enseguida en el ensanchado muelle de Egulior, prolongándose en algunos barracones en el frente del paseo de los Jardines de la Barrera y en parte de la rotonda del muelle de Ocharan Mazas, además de otra “barraca - almacén” de cestos erigida en el paseo de Los Jardines. Allí estaban los almacenes centrales y el importantísimo taller de los bloques de hormigón. Todos ellos separados de calles y edificios por empalizadas de madera y alambradas. Dacio Murguía, utilizando con habilidad los recursos de la historia oral, nos ha dejado una magnífica descripción de todo aquel inmenso “taller”: “La locomotora con los vagones hacía su primera parada, salvo que hubiera cargado arena de la playa (mucho más ancha por aquel entonces, al no haber sido rellenada, ni erigidas las edificaciones modernas) en una báscula que se hallaba enfrente de donde actualmente se encuentra el Club Náutico. Lo único que se pesaba era la piedra para la escollera, no así la grava ni la arena, que pasaban directamente al molino para hacer los bloques, almacenados en varias filas frente al Parque, hasta la báscula del Muellecillo. En todo este trecho maniobraban dos grúas: “la María” corría por los raíles siempre en el mismo sentido, avanzando o reculando; “el Julián” elevaba los bloques para cambiarlos de sitio o para cargarlos en el carro que los llevaba a Santa Ana. Había una tercera “pluma” en la dársena, para descargar los barcos que traían sacos de cemento; esta máquina servía también para mezclar la arena con ese cemento. Los bloques eran de tres categorías: los A pesaban 90

---

<sup>39</sup> Ojeda San Miguel, R., Obras..., o b. cit., p. 155.

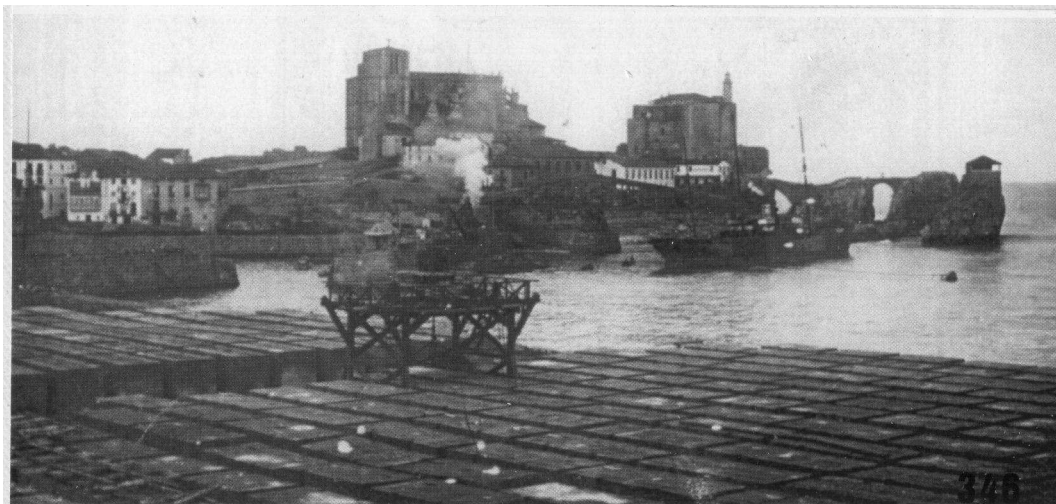
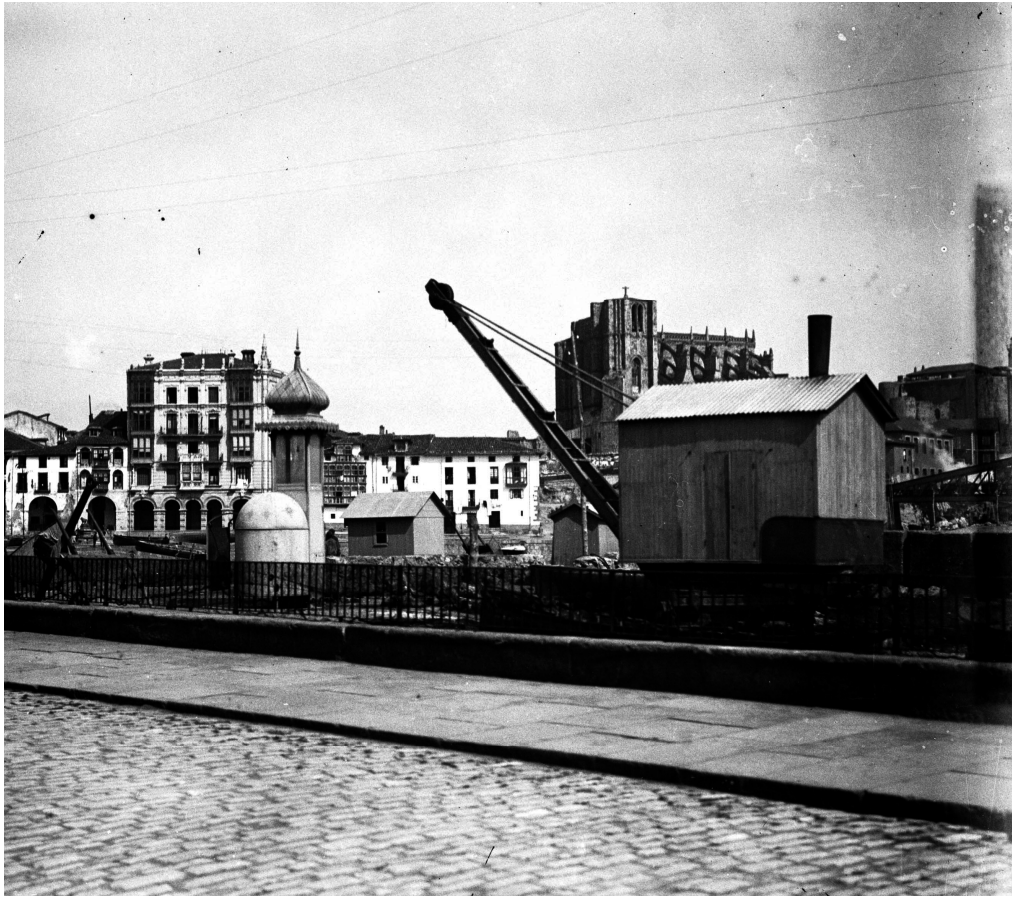
<sup>40</sup> *Ibidem*.

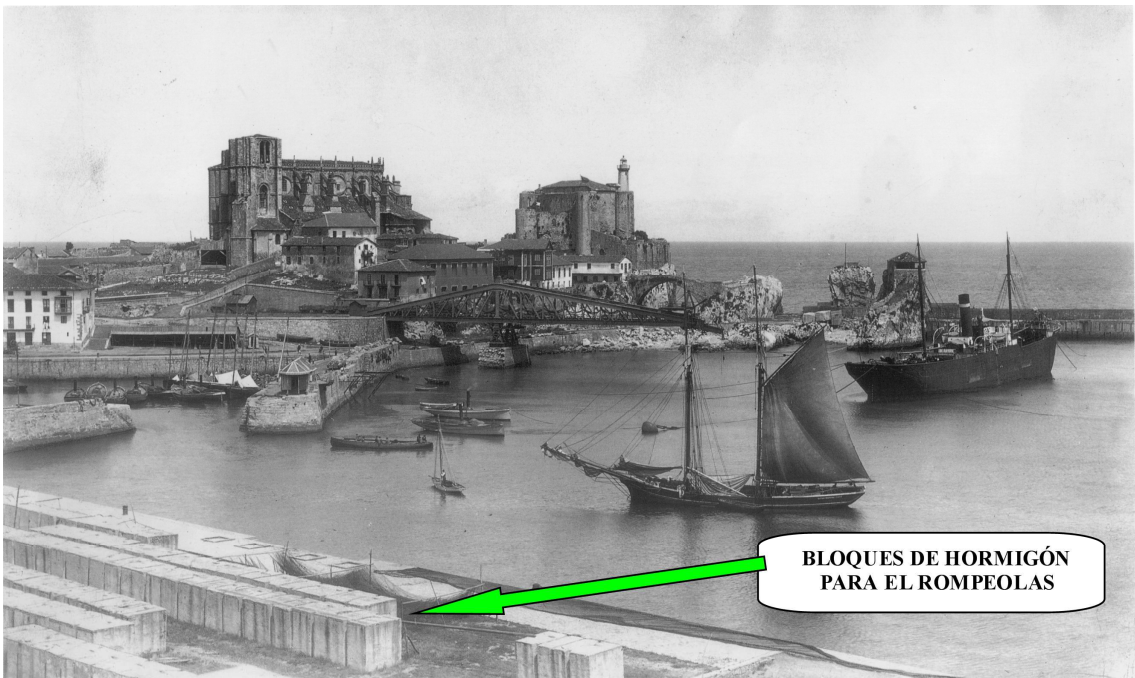
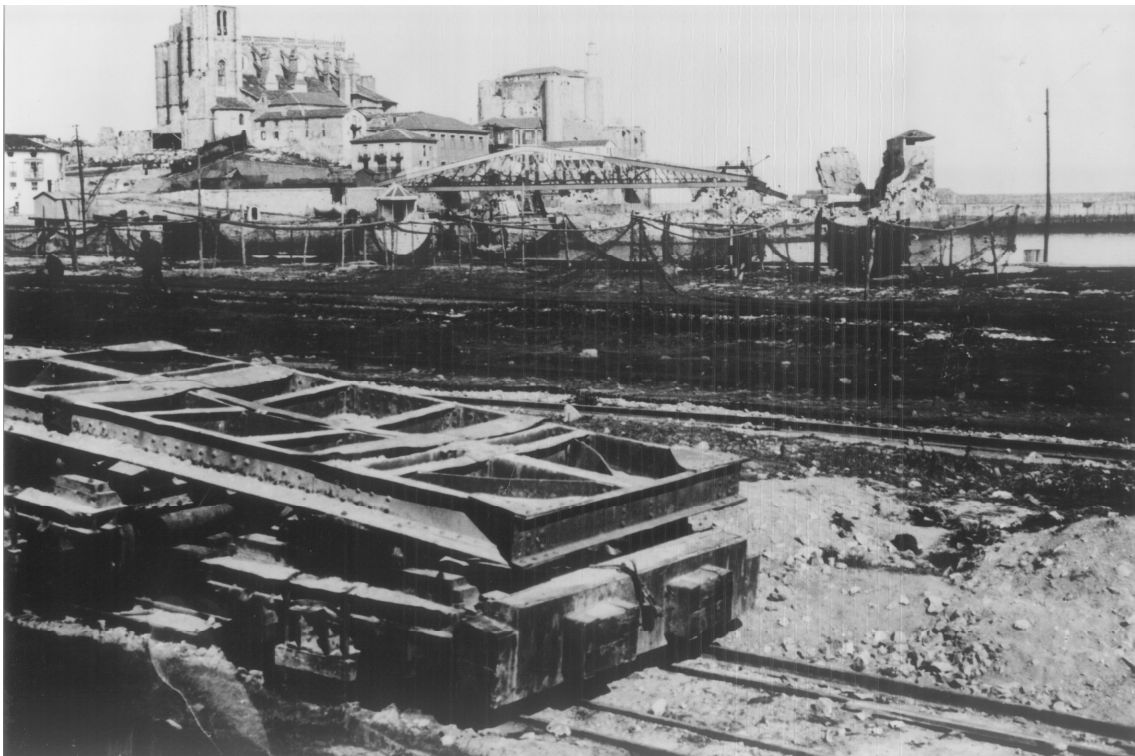
toneladas, necesitando dos locomotoras para su traslado; los B y C, más manejables, sólo necesitaban de una máquina. Los bloques eran construidos en otoño e invierno y se colocaban en primavera y verano; aunque a veces el tiempo no permitía trabajar en la temporada invernal y otras el temporal impedía los trabajos de la época benigna. Cuando las condiciones climatológicas lo permitían se trabajaba incluso los domingos (y no digamos los sábados) con una jornada de 10 horas y media, distribuidas de esta forma: Entrada a las seis de la mañana hasta las ocho, a partir de esta hora se disponía de media para desayunar; de ocho y media a doce, con una hora para la comida, y de la una hasta las seis de la tarde”<sup>41</sup> .



<sup>41</sup> *Ibíd.*, pp. 186 y 187.

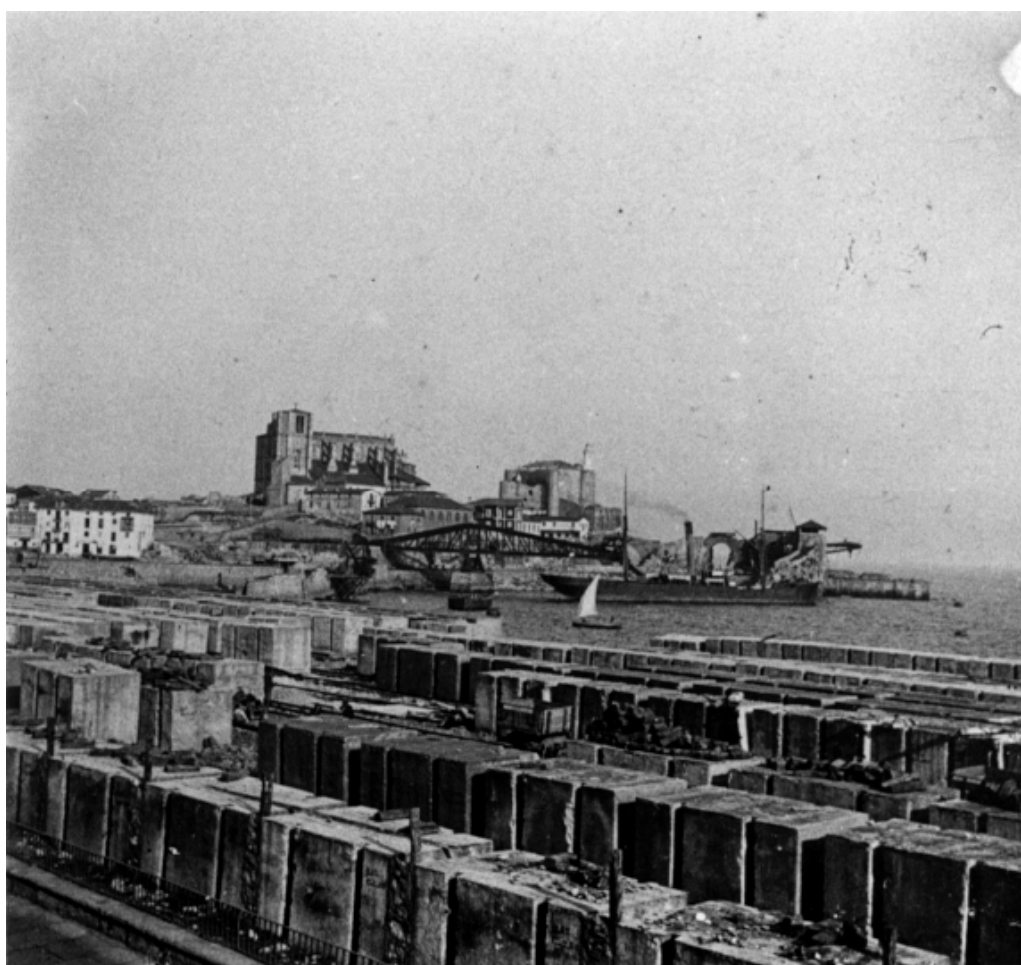




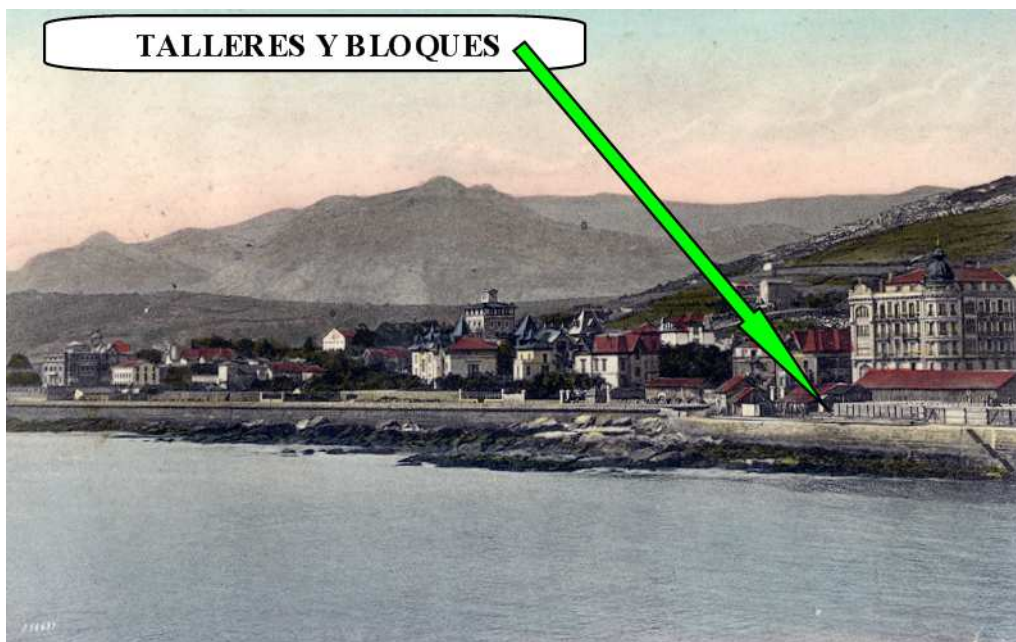
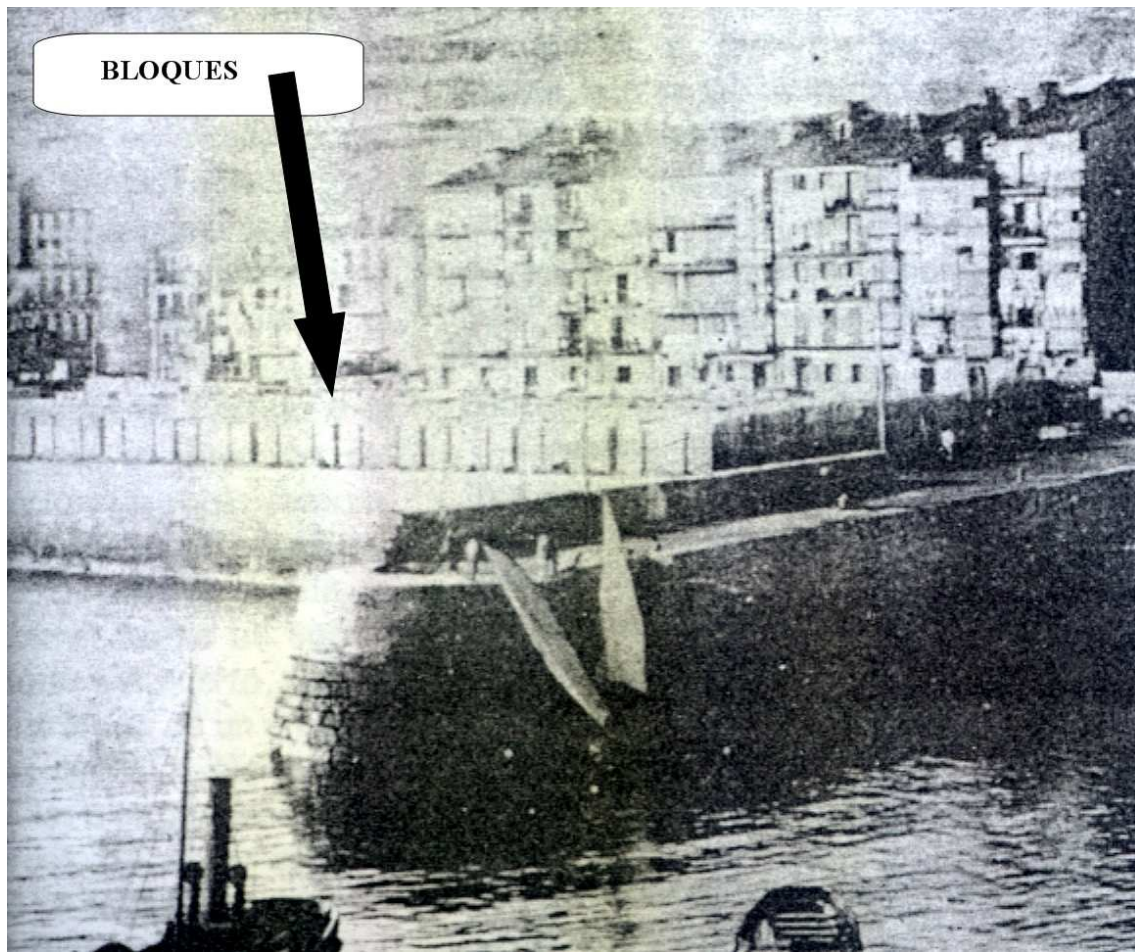


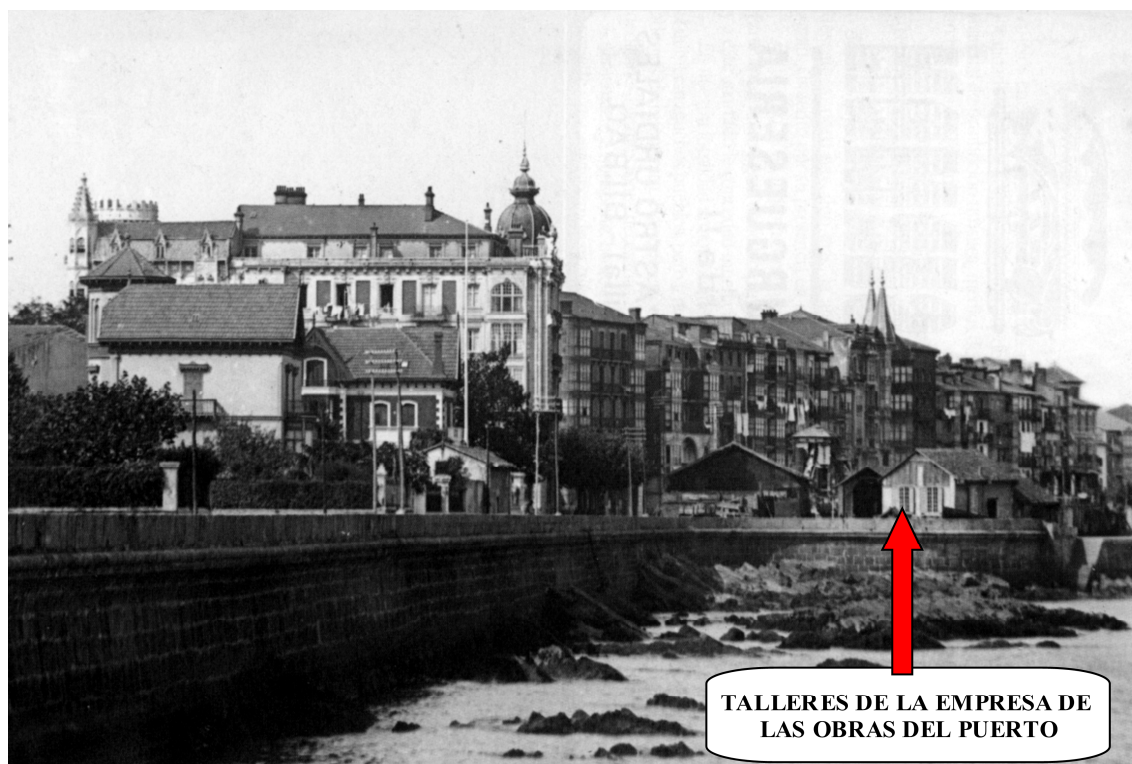










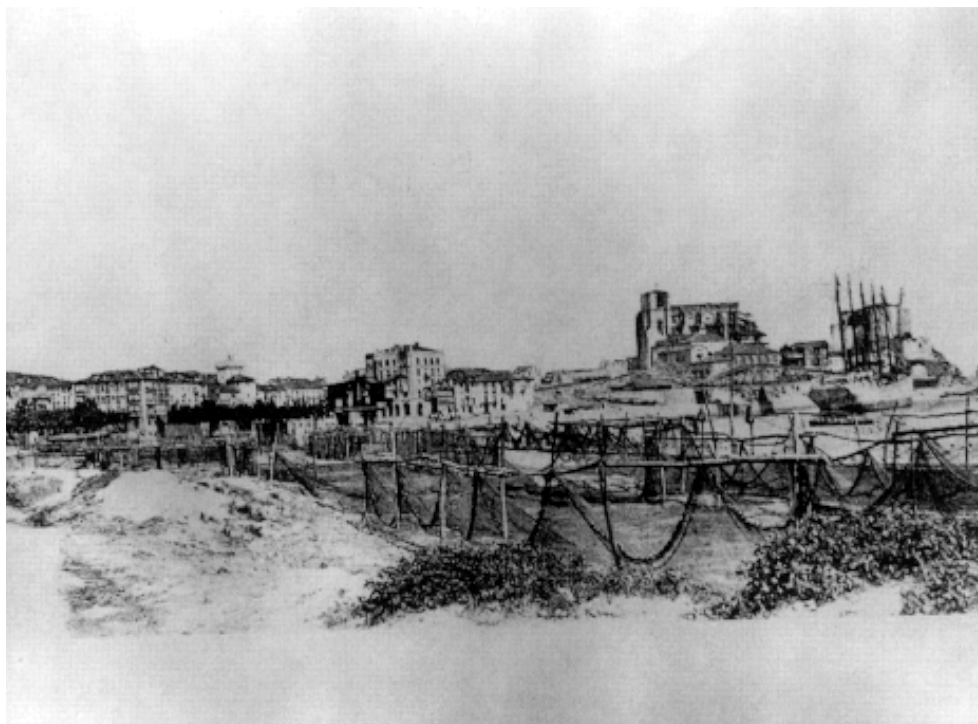


Al acabar las obras del puerto, algunos de nuestros mayores y abuelos fueron testigos de cómo se desmontaron los talleres de bloques y quedó definitivamente libre el espacio del *muelle de Eguilior*. Los pescadores utilizaron aquella enorme explanada para colocar barcos y secaderos de redes (las populares “viñas”), hasta que finalmente fue convertida en el parque de Castro Urdiales (el parque de Amestoy en 1932). Más suelo, una bonita avenida en la que poder realizar hasta los actos centrales de los festejos del Municipio, un parque espléndido, pero también el *muelle de Eguilior* supuso la aparición de un nuevo punto de atraque para las embarcaciones. Cuando la Dirección General de Obras Públicas dio por finalizadas las obras portuarias en 1904, el muelle nuevo tenía tres magníficas escalas, la salida natural de la vieja Dársena, que fueron completadas con el alumbrado colocado en 1912.

Sólo nos queda reseñar para acabar este pequeño repaso de las diversas obras y conversiones que fueron afectando al viejo muelle de la *calle de la mar*, que “en el año 1932, en plena época de la Segunda República Española, se aprobó una nueva ampliación del muelle de Eguilior, en buena parte para



paliar el enorme problema del paro que entonces atravesaban los trabajadores castreños<sup>42</sup>.

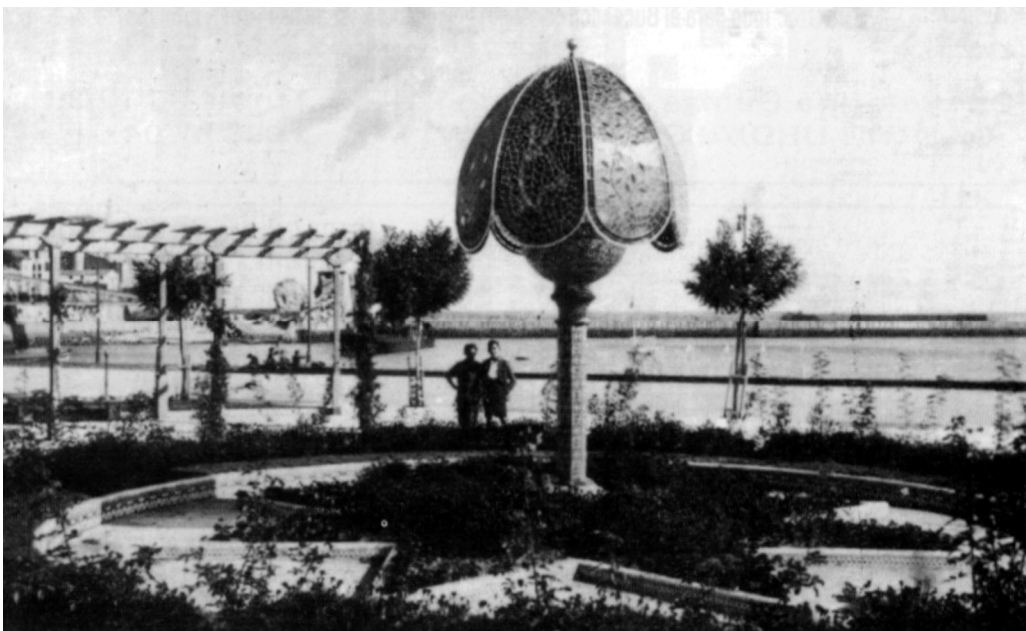


---

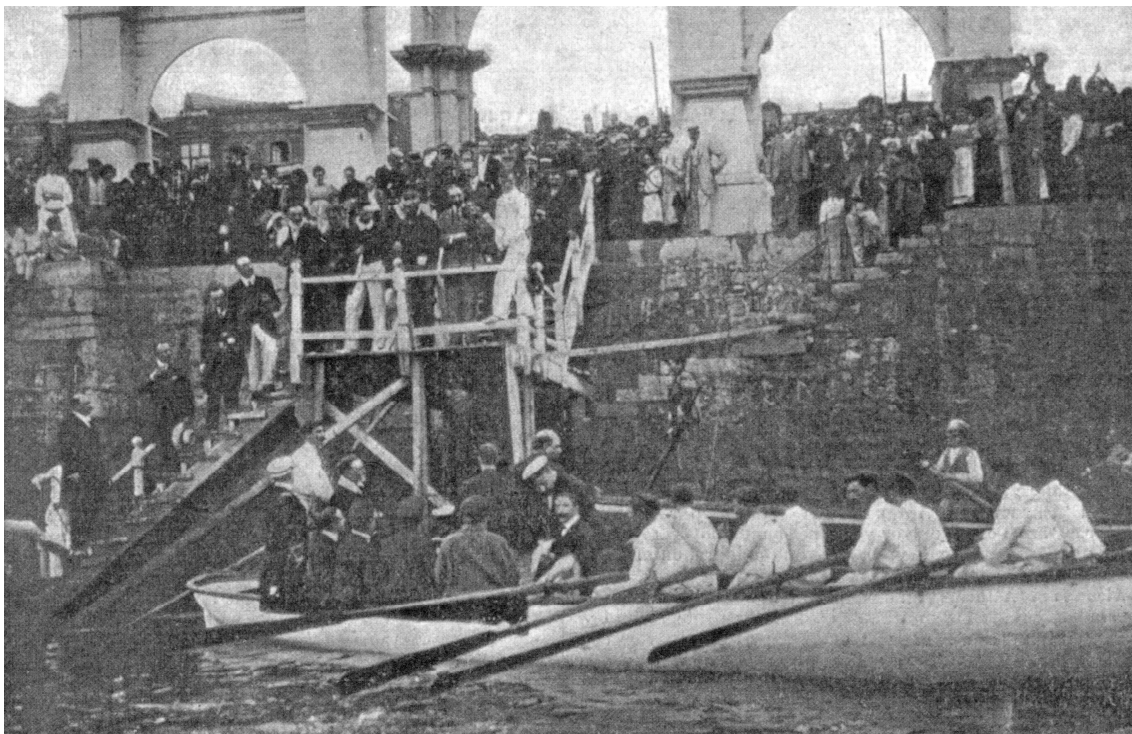
<sup>42</sup> *Ibíd.*























CASTRO URDIALES 2013

[www.cantusantana.org](http://www.cantusantana.org)