

EL PUERTO VIEJO DE CASTRO URDIALES



Ramón Ojeda San Miguel



CASTRO URDIALES 2013



“Castro Urdiales se asienta sobre los restos de un antiguo enclave romano, la colonia *Flaviobriga* de la que habla Plinio. La primera ocupación de *Flaviobriga* se extiende desde el siglo I d. C. hasta la segunda centuria de la Edad Media, para abandonarse posteriormente durante siglos... con ello finaliza la primera etapa de ocupación de Castro Urdiales a la que sucede, entre los siglos VI y VIII, un vacío documental.

Por todo lo expuesto puede afirmarse que la vida en Castro Urdiales se prolongó durante unos cien años tras las invasiones de los visigodos, al final de las cuales *Flaviobriga* desaparece de los registros arqueológicos. Tras ello, y ya en el siglo VIII, comienzan a aparecer reductos de tipo defensivo en áreas del interior, y progresivamente surgen evidencias de uso del espacio en diferentes zonas: Otañes, Cerdigo y Allendelagua. Posteriormente, a partir del siglo IX, reaparecen materiales arqueológicos en el casco urbano de Castro Urdiales, período en el que se puede hablar de una “re población” del núcleo. Desde entonces, y hasta el siglo XII, las estelas funerarias aparecidas por el municipio confirman la existencia de aldeas y centros religiosos que comienzan a funcionar como aglutinantes del territorio, dando paso a la primera fase del proceso de urbanización de Castro Urdiales. La documentación altomedieval relativa al espacio circundante de Castro Urdiales revela que la cabeza administrativa del territorio recaía en una aldea cercana llamada Sámano. Dicha población funcionaría como un elemento vertebrador del espacio y las personas, que aglutinaba a todas las pequeñas aldeas que fueron surgiendo desde el siglo IX hasta que, en el año 1063, Castro Urdiales es reconocida por el monarca Alfonso VIII como villa marinera concediéndola un fuero. De este modo la villa castreña se convierte en el

principal centro administrativo local, y comienza a practicar una economía orientada al comercio marítimo”¹.

Cuando no hay documentos escritos, ahí está la Arqueología. Es cierto que las excavaciones y restos arqueológicos altomedievales no son todavía abundantes, y por ello es más que probable que en un futuro no muy lejano sea necesario hacer más de una revisión interpretativa, pero por ahora, tal como acabamos de ver sintetizado perfectamente por el profesor Añíbarro, el núcleo urbano de Castro Urdiales, la antigua *Flaviobriga* romana, en la Alta Edad Media, hasta el siglo VIII, se quedó en la práctica sin moradores. A partir del siglo IX vuelven a aparecer signos de presencia humana, cuyos orígenes quizá tengamos que buscarlos en las zonas altas del entorno de Urdiales. Por eso, lleva razón Beatriz Arízaga cuando dice: “Alfonso VIII cuando concedió el Fuero, lo otorgó a una población existente en el lugar, por lo que su fundación no fue totalmente nueva, sino una “re población”².

A pesar de estos prolegómenos, de no empezar enteramente de cero, la villa de Castro Urdiales, tal como en esencia se mantendrá hasta la segunda mitad del siglo XIX, es el fruto de una fundación nueva realizada en el siglo XII. La estructura urbana castreña no tiene nada que ver con la anterior de la colonia *Flaviobriga*. Es algo completamente nuevo: “Puede sorprender la afirmación de que las villas medievales son catalogadas como nuevas después de haber expuesto la ocupación romana de algunas de ellas como Santander y sobre todo Castro Urdiales, sin embargo no debemos equivocarnos pensando que por el mero hecho de ocupar los mismos asentamientos portuarios romanos existió una continuidad de la vida urbana en dichos lugares, ni que la sociedad medieval que ellas se estableció tuviera conocimiento de su existencia. La documentación medieval de estas villas no deja entrever, en ningún momento, que fueran conscientes de estar viviendo en enclaves romanos, tampoco que se reutilicen las estructuras constructivas”³.

Lo que en la actualidad conocemos como el casco histórico de Castro Urdiales es enteramente un modelo nuevo y medieval, que nada tiene que ver con el anterior de *Flaviobriga*: “Tal afirmación se justifica por el trazado urbano

¹ Añíbarro Rodríguez, J., El poblamiento de las aldeas costeras en el Cantábrico central durante la Alta Edad Media. Una perspectiva arqueológica, Documentos de Arqueología e Historia, Bilbao, 2009, pp. 191 – 202.

² Arízaga Bolumburu, B., Castro Urdiales en la Edad Media: El Espacio urbano, Castro Urdiales y las Cuatro Villas de la Costa (Fortea Pérez, J. I., ed.), Santander, 2002, p. 49.

³ *Ibidem*, pp. 47 y 48.

homogéneo y concebido como un todo único. Las viviendas se alinean sobre calles con trazados rectos diseñados con anterioridad a la edificación de las casas. No se trata de un asentamiento irregular heredado de un poblamiento anterior en forma de aldea”⁴.

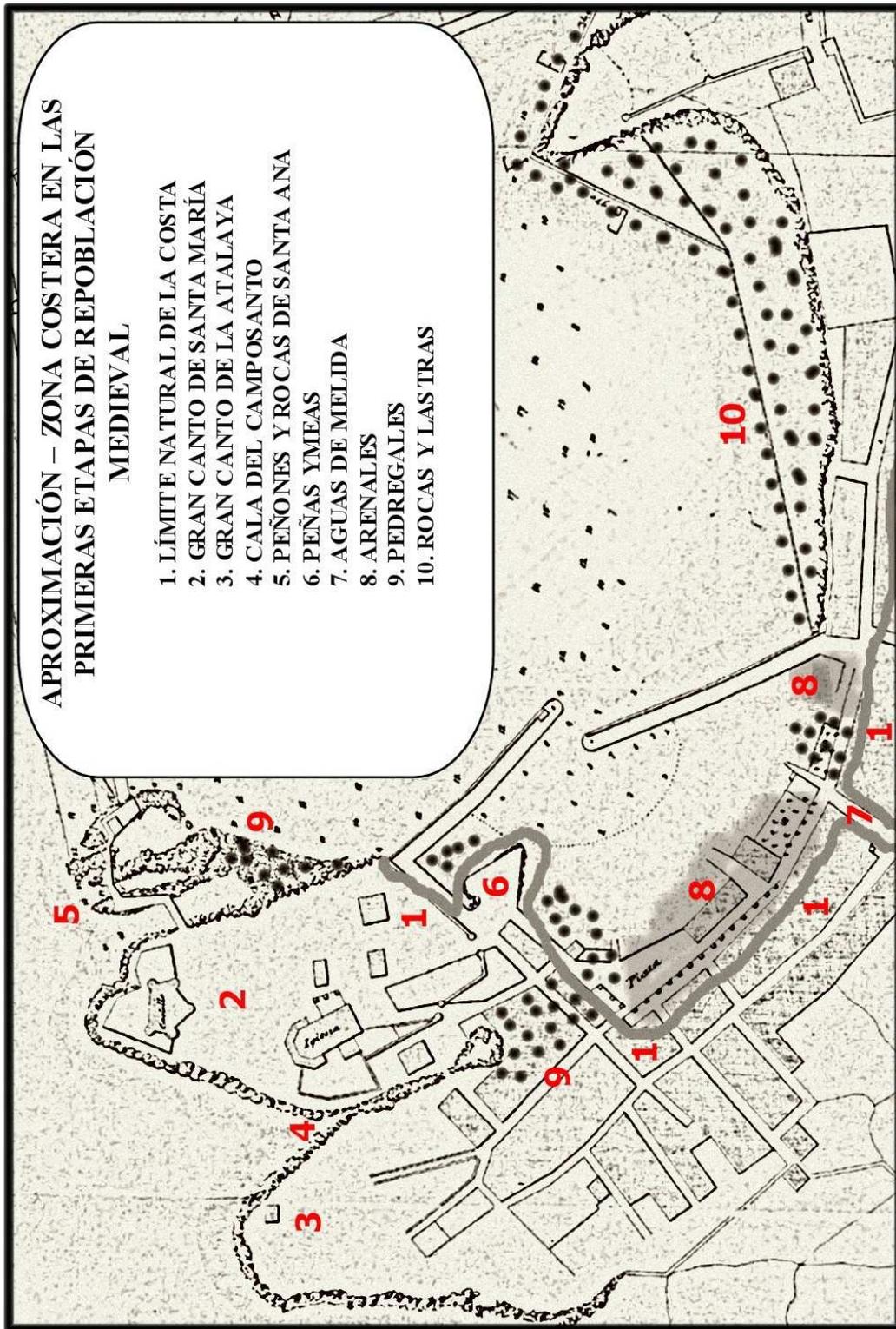
La nueva entidad medieval de Castro Urdiales tiene una clara fecha de inicio y consolidación: “la nueva villa de Castro Urdiales será fundada por Alfonso VIII (1163 – 1173), para crear en la franja costera del reino de Castilla un **puerto** que pudiera ponerle en comunicación con las costas inglesas y francesas, países a los que estaba vinculado este monarca por razón de su matrimonio con Leonor hija de Enrique II de Inglaterra”⁵.

No hay, no puede haber, ninguna duda, Castro Urdiales nació en la Edad Media como un puerto. Los documentos de la época, crónicas e incluso los historiadores hablan de la “villa de Castro Urdiales”, del “puerto de Castro Urdiales”, aunque si tuviéramos que utilizar una fórmula para recoger la realidad, mucho mejor sería decir siempre la “villa portuaria de Castro Urdiales”. Surgió en la historia como un puerto, y como tal se desarrolló en todas las esferas. La mayor parte del entramado urbano se formó con el paso de los siglos en función de la ubicación espacial del puerto. Fundamental es, por tanto, conocer el devenir de este entramado portuario para poder entender cualquiera de las variantes de la dilatada historia castreña. Las siguientes páginas van dirigidas precisamente a seguir la trayectoria de este puerto, fundamentalmente utilizando las imágenes que nos han quedado; teniendo en cuenta, como veremos, que alrededor del puerto surgieron buena parte de las mejores edificaciones, calles principales y equipamientos públicos más importantes. Castro Urdiales nació como un puerto, pero también éste determinó todo su acontecer, hasta su fisonomía y forma urbana.

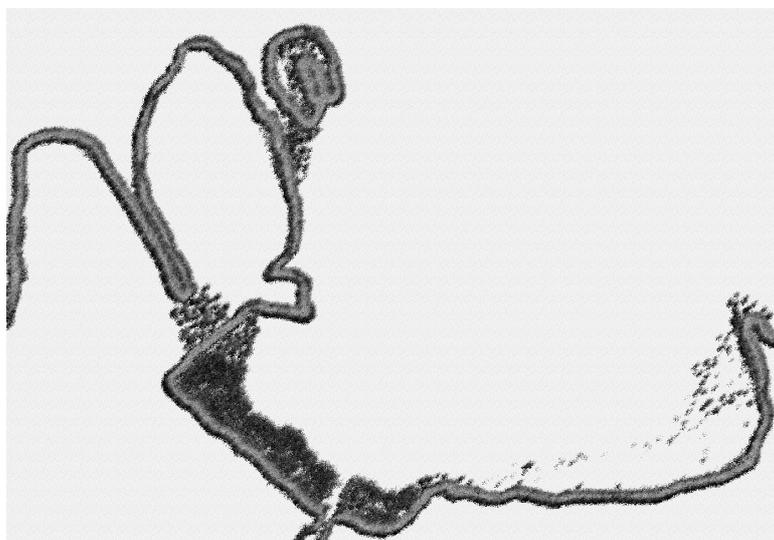
Habían empezado a bajar pequeños grupos de gentes de las aldeas y pequeños monasterios, sobre todo de Campijo – Urdiales, cuando en el siglo XII el rey Alfonso VIII, a través de la concesión de una carta foral, dio la señal de salida para que Castro Urdiales se convirtiera en un importantísimo enclave portuario. La protección real supuso que siguieran llegando más y más moradores. Muchos, gentes de la mar, buena parte de ellas provenientes de otros reinos europeos del Atlántico, que fueron generando importantes actividades pesqueras y de transporte naval.

⁴ *Ibidem*, p. 49.

⁵ *Ibidem*, p. 48.



Los barcos que llegaron, o que enseguida aquí se empezaron a fabricar, clarisamente de inspiración atlántica y nórdica, encontraron en la configuración geográfica la ubicación ideal a sus necesidades. Aunque “hasta bien entrado el siglo XIII, el puerto prácticamente careció de equipamiento técnico, así como de obras en toda la extensión y significado de la palabra”⁶. En un principio no hubo demasiados problemas porque la Naturaleza protegía: “Las rocas de los Huertos, Atalaya, Castillo y Santa Ana servían de defensa y a la vez de cimiento del puerto castreño. Configurado por la topografía, por los elementos del terreno, aquel fondeadero tenía dos espacios”⁷, delimitados por unas rocas, denominadas poco más tarde como las *Peñas Ymeas*. El espacio que quedaba entre estas peñas y el peñón de Santa Ana era la *Concha de Castro*. “Allí el calado, las características del suelo marino arenoso, y la protección de los peñones crearon una zona sumamente apta para el fondeo y resguardo de las naves, sobre todo las más voluminosas y pesadas. Al otro costado del brazo de las *Ymeas* aparecía otro espacio, lo que a groso modo constituyen los alrededores de la actual Dársena”⁸.



Recreación de la forma de la costa castreña en el momento de empezar la historia del puerto.

⁶ Ojeda San Miguel, R., El puerto de Castro Urdiales. Recursos técnicos, Transporte y Comercio (1163 – 1850), Santander, 2001, p.p. 62 – 80.

⁷ *Ibidem*.

⁸ *Ibidem*.

El frente marítimo, la orilla o ribera si se prefiere, aproximadamente siguiendo el trayecto paralelo del actual Paseo marítimo de la Dársena, estaba configurado por la llegada de un pequeño arroyo (denominado ya en el siglo XIV y XV de *Melida*), un gran arenal o playón seguido de otra zona rocosa y de piedras cada vez más abundantes al ir aproximándonos a las *Ymeas* (el primer muelle natural y dique de protección rocoso de nuestro puerto viejo). El agua que entraba por el callejón del “Campo Santo”, especialmente con mala mar, podía llegar hasta esta zona portuaria a través de un corredor natural o pedregal (actual paraje conocido popularmente como “patio de los gatos”). Toda esta pequeña concha sirvió en un principio para que llegasen “Los primeros barcos... con poca capacidad de carga, y que dado su tamaño reducido en la generalidad de las ocasiones atracaban, o claramente buscaban el sosiego, varándose en las riberas. No hacía falta mucho más: quizá algún pantalán o rampa de madera, o cierto escollo convertido en improvisado norays. Con mal tiempo, con mala mar y temporal, seguramente todas las embarcaciones optarían por salir fuera de la mar y guarecerse en las proximidades del entonces en plena construcción casco urbano”⁹.



⁹ *Ibíd.*

Esta parte de la ribera, entre las *Ymeas* y *Melida*, acabó quedándose pequeña y con falta de recursos en los últimos siglos medievales. ¿Qué había pasado? La flota castreña, muy en especial la transportista, tuvo gran desarrollo y además incorporó cada vez barcos más grandes: cocas y luego naos, zabras y pinazas. Había que buscar espacios con más fondo y con más facilidad de amarre. Dicho de otra forma, los castreños no tuvieron más remedio que por medios ya artificiales comenzar a transformar su primitivo puerto natural. Con puentes, paredones y diferentes construcciones conquistaron los peñones de Santa Ana con el fin de configurar una *Concha de Castro* más segura. El punto culminante fue la construcción del *Cay de Santa Ana* en la segunda mitad del siglo XV. Con esta soberbia obra, una de las más grandiosas de todo el Cantábrico y todavía poco valorada por los estudiosos de las grandes obras públicas y marítimas de la Edad Media, se intentó cerrar por primera vez los peligrosísimos “boquetes de Santa Ana”, y dar así sosiego a los barcos amarrados y fondeados en la *Concha* o puerto exterior de Castro.

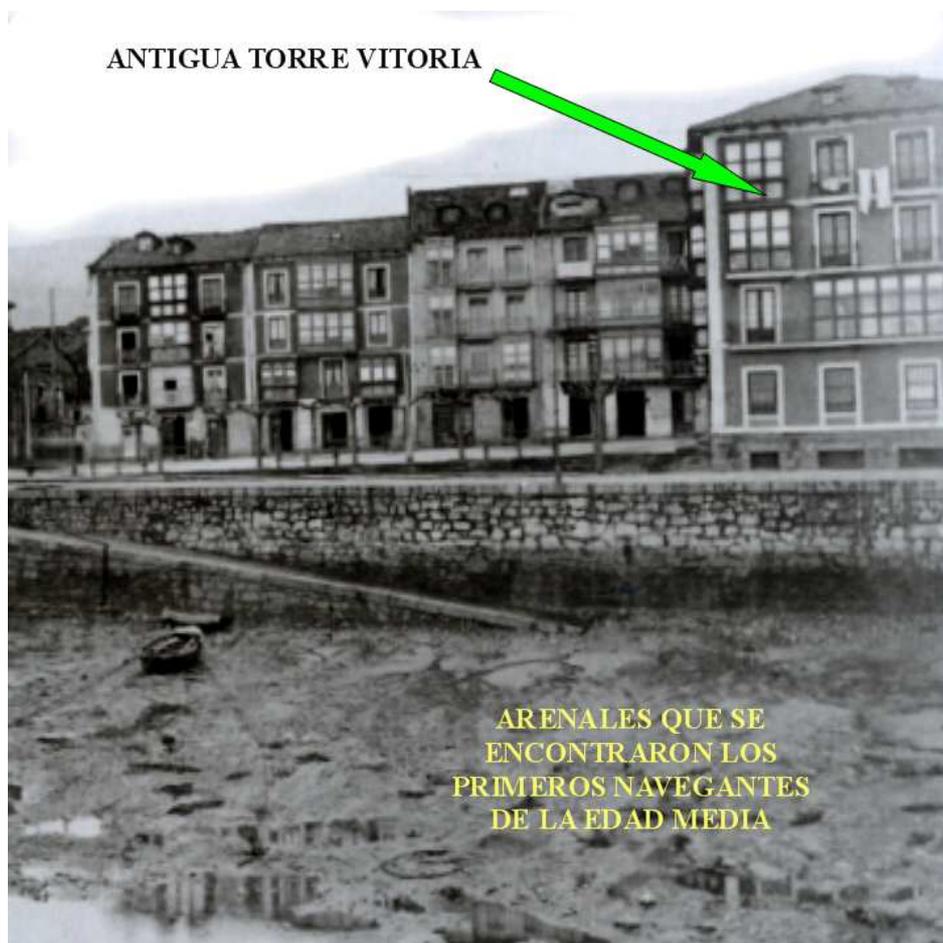
El puerto interior, el más pequeño, el origen de todo y el que ahora estamos estudiando, también empezó a ser transformado. En el arroyo *Melida* y otros entrantes aparecieron puentes y pequeñas pasarelas de piedra y madera. El más importante y duradero en el tiempo: el puente del *Arenal*. En los salientes rocosos se trabajó para que los barcos encontraran elementos de amarre y facilidades de carga y descarga. Pero lo más importante de todo, aquellas primeras obras para transformar la primitiva dársena no las hicieron instituciones públicas, como podía ser el Concejo municipal. En el siglo XIV y XV asistimos a una privatización, mucho mejor sería decir señorialización, de las infraestructuras portuarias castreñas.

Una prueba clarísima de lo que acabamos de plantear es la aparición de casas – torres en la misma orilla de la mar y puerto. La mejor fuente que nos ha quedado para analizar esta cuestión, las “Bienandanzas y Fortunas” de Lope García de Salazar¹⁰, nos indica, por ejemplo, que “entre ambas pueblas... se encontraba el Arenal, por el que como señala Salazar en un relato de año 1398 “*se va del Barrio de Abajo al Barrio de Arriba*”, Arenal por el que se pasaba también a la mar”¹¹. “Era evidente la presencia en Castro de torres y torretas construidas por los linajes de la villa. De entre ellas distinguiremos la “Torre de Vitoria”, comprada por Lope García de Salazar y tomada en 1455, en una

¹⁰ García de Salazar, L., *Bienandanzas y Fortunas*, edición: Bilbao, 1967.

¹¹ Pérez Bustamante, R., *Historia de la villa de Castro Urdiales*, Santander, 1980, p. 109.

de las luchas por los Amorosos”¹². Cerca de “la plaza de Castro, según este mismo autor nos informa en varias ocasiones, se alzaba la llamada “Torre del Castillo”, construida por uno de los miembros del linaje de Castillo”¹³. Había más, “también en época medieval se hallaba en este lugar una torre llamada de “la Matra””¹⁴.



Buena parte de estas torres, erigidas en las orillas del mismo puerto, tenían como dueños a linajes oriundos de otros países y muy interesados en controlar el gran negocio de la actividad marinera de la Villa: “Castro acogió a individuos o familias de procedencia franca, como los Amorós o los Castillo que, según García de Salazar, fueron “*hombres mareantes que vinieron por el mar de la Borgoña*”. De hecho la antroponimia gala es relativamente frecuente en la documentación de Castro... Desde fines del siglo XIII se conoce entre los

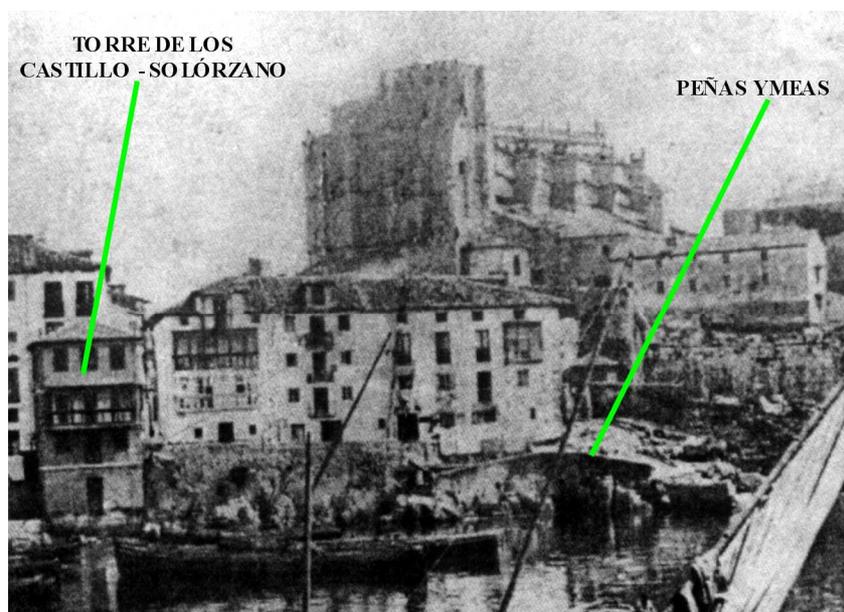
¹² *Ibíd*em, p. 111.

¹³ *Ibíd*em, p. 107.

¹⁴ Arízaga, ob. cit., p. 67.

maestres y mareantes que estaban abriendo la ruta de Portugal y Flandes se encontraban diferentes individuos de linajes de Castro, como los Amorós”¹⁵.

Las amarras, rampas y varaderos estaban controlados por los linajes de la nobleza local. Pero si algún paraje tenía importancia en todo el entramado portuario bajomedieval ese era el de las *Peñas Ymeas*. Bastantes siglos después el padre Henao, al hacer la descripción geográfica e histórica de Castro Urdiales, ya se había dado cuenta: “Antes de que se fabricasen los muelles para el abrigo de los vasos, se pagaba un tanto a los dueños de la torre por el amarrar los barcos a unas peñas llamadas Ymeas”¹⁶. Desde la casa- torre de Castillo, familia unida por relaciones matrimoniales luego con el linaje de los Solórzano¹⁷, se dominaban las *Peñas Ymeas*. Las peñas habían sido trabajadas, labradas, para formar un embarcadero, asidero y varadero más seguros, y para seguir cobrando buenas cantidades de dinero por su uso a los navegantes.



A comienzos del siglo XVI, Juan de Solórzano recordaba en una carta oficial que en las cercanías de la plaza de la Villa había zonas de abrigo para los barcos: “Estos “abrigos” no tienen como único destino guardar y proteger la embarcación familiar, sino que son una especie de abrigos, que se alquilan y

¹⁵ Díez Herrera, C., Ámbitos de dominio y ámbitos de dependencia. La villa y su entorno en la Edad Media, Castro Urdiales y las Cuatro Villas de la Costa de la Mar en la Historia (Fortea Pérez, J. I., ed.), Santander, 2002, pp. 84 y 88.

¹⁶ Henao, G., Averiguaciones de las Antigüedades de Cantabria, Salamanca, 1689.

¹⁷ Díez Herrera, ob. cit., p. 86.

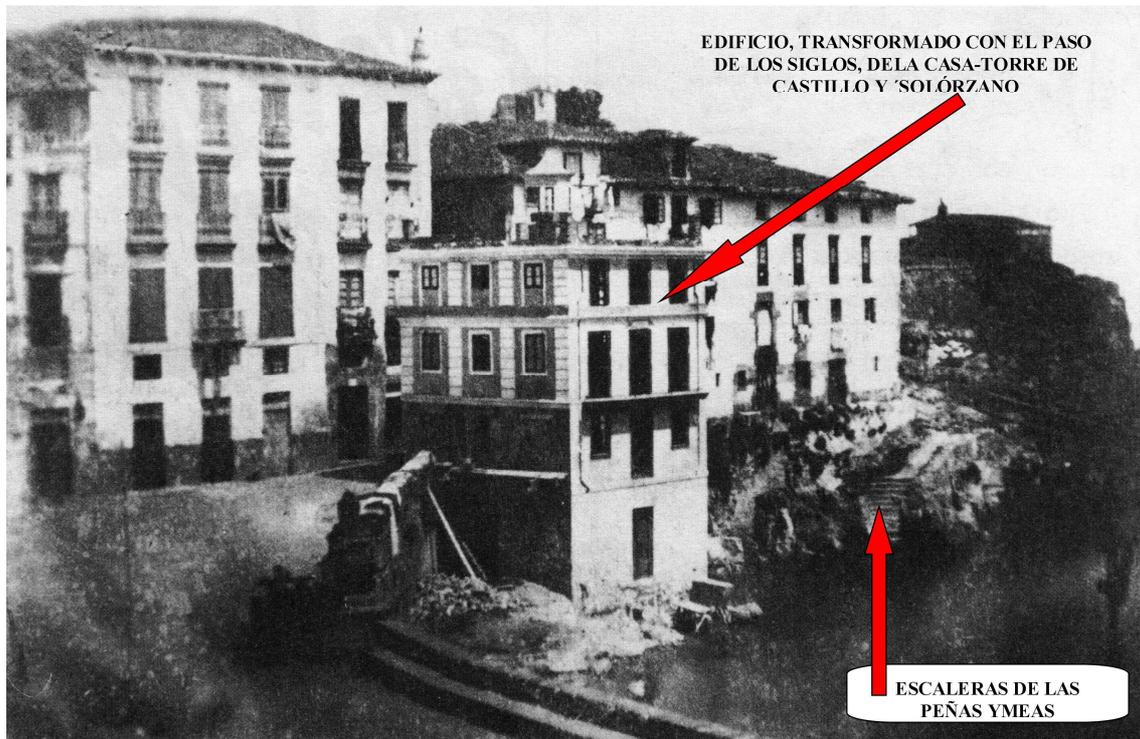
a los que se les dota de ciertos “artificios de madera” para poder sacar las pinazas... Por lo que cuenta Juan de Solórzano... en la villa hay otros vecinos... que tienen hechas ciertas construcciones para abrigo y protección de los dichos barcos y pinazas y las arriendan a quien quieren libremente”¹⁸. El documento, que ciertamente no tiene pérdida, dice así: “*Antes sabia vuestra alteza que el dicho Gonzalo de Solorzano mi padre heredo algunos solares e otros compramos... los dichos solares como es cosa nuestra propia físimos ciertos abrigos para reparo y salvacion de algunas pinaças e barcos lo qual faziendo que es muy útil e provechosos de la dicha villa e sin perjuisio de persona alguna. Y en los dichos solares nunca hubo cerca ni cercas algunas... Lo otro porque en los dichos solares donde se físiéron los dichos abrigos e reparos no hay puesta imposición alguna, e lo que se pague es por aveniencia como quieren las partes que eran e que sus navios e pinazas, e de su voluntad e sin compulsión alguna que cada uno puede llevar sus pinaças e navios donde quisieren, lo otro por que en la dicha mar ni por derecho de la mar yo no he llevado ni llevo cosa alguna, pero como están los dichos abrigos e reparos en los dichos mis solares, las personas que allí quisieren traer sus barcos para seguridad e guarda de ellos sacándolos de la mar con artilugios de madera que para ello tengo fechos e se ponen e meten dentro de los dichos solares e fuera de la mar, asi que justmente se puede llevarlo que es justo conforme a la conveniencia de las partes. Lo cual yo tengo arrendado a cada un anno a personas cuyos son los dichos navios e pinazas que lo arriendan de su voluntad e porque les conviene e provecha e sin necesidad alguna que yo les ponga. Lo otro porque otras muchas personas de la dicha villa aunque son personas labradoras e algunos marineros tienen otros solares e reparos para las dichas barcas e pinazas como yo los tengo e arriendan a quien quisieren e les plase libremente...*”¹⁹

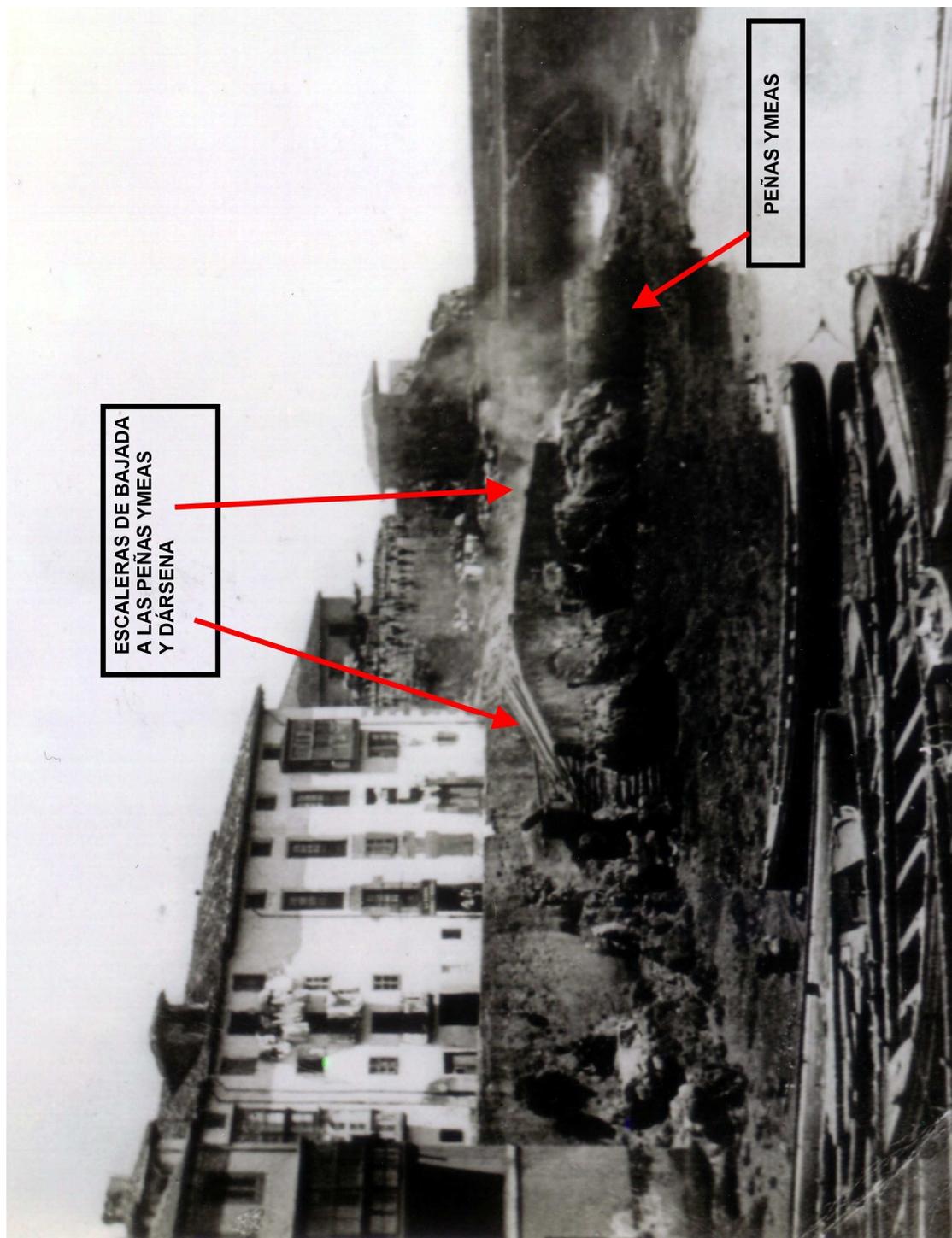
Está suficientemente claro: las riveras del primitivo puerto castreño se habían empezado a transformar artificialmente. Las infraestructuras portuarias estaban controladas y explotadas por los principales linajes de la Villa. Entre todas las zonas, como argumentamos en otro trabajo, destacaba la presencia de las *Peñas Ymeas*: “aquel conglomerado de piedras y tierra había sido ya transformado por la mano del hombre: pequeñas escalinatas, mogotes de amarre labrados en la roca, y algún edificio y lonja de carácter portuario, posiblemente en buena parte de madera. Lo que es indudable es que aquel entrante de las Ymeas servía para amparar... a las pinazas, bateles y demás barcos; y que ello proporcionaba unos suculentos ingresos a los Solórzano”²⁰.

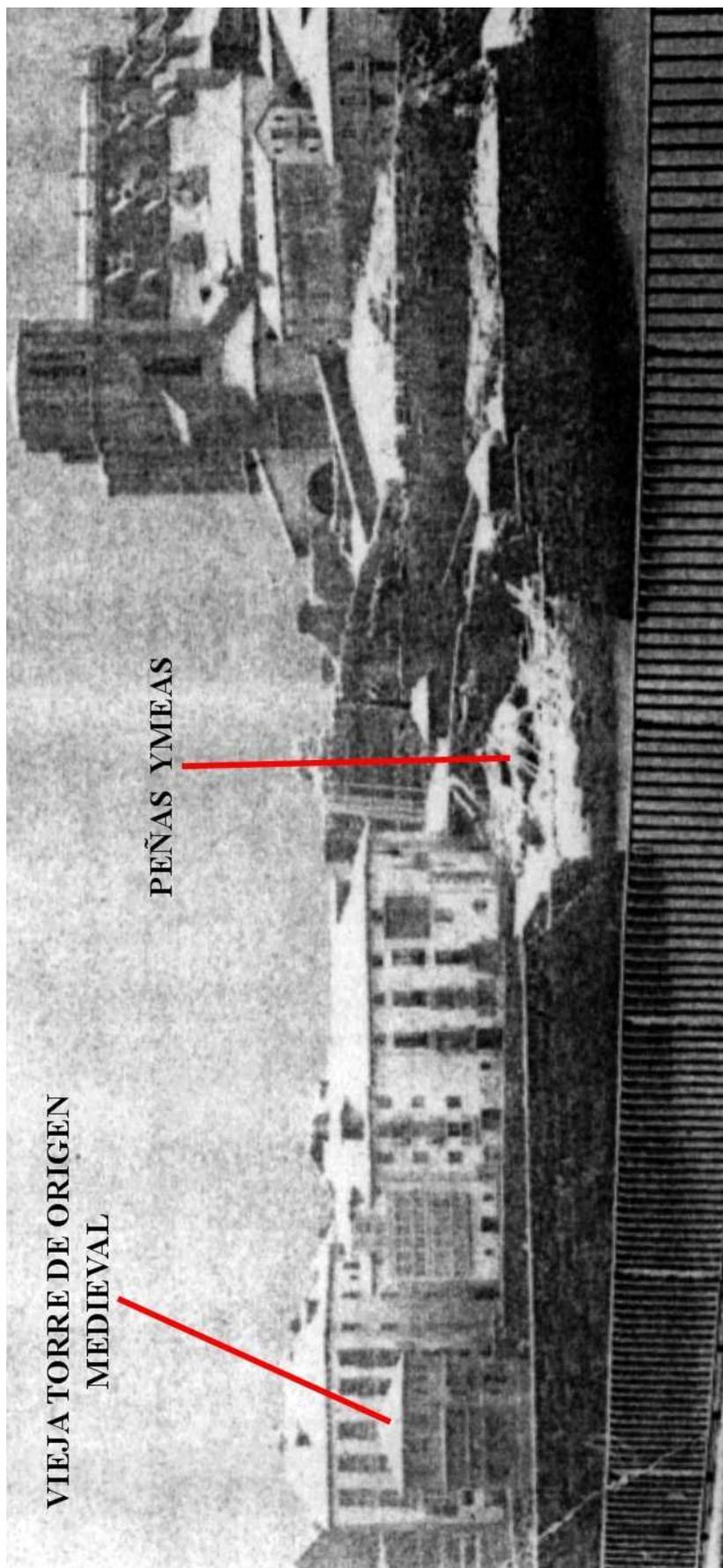
¹⁸ Arízaga, ob. cit., p. 60.

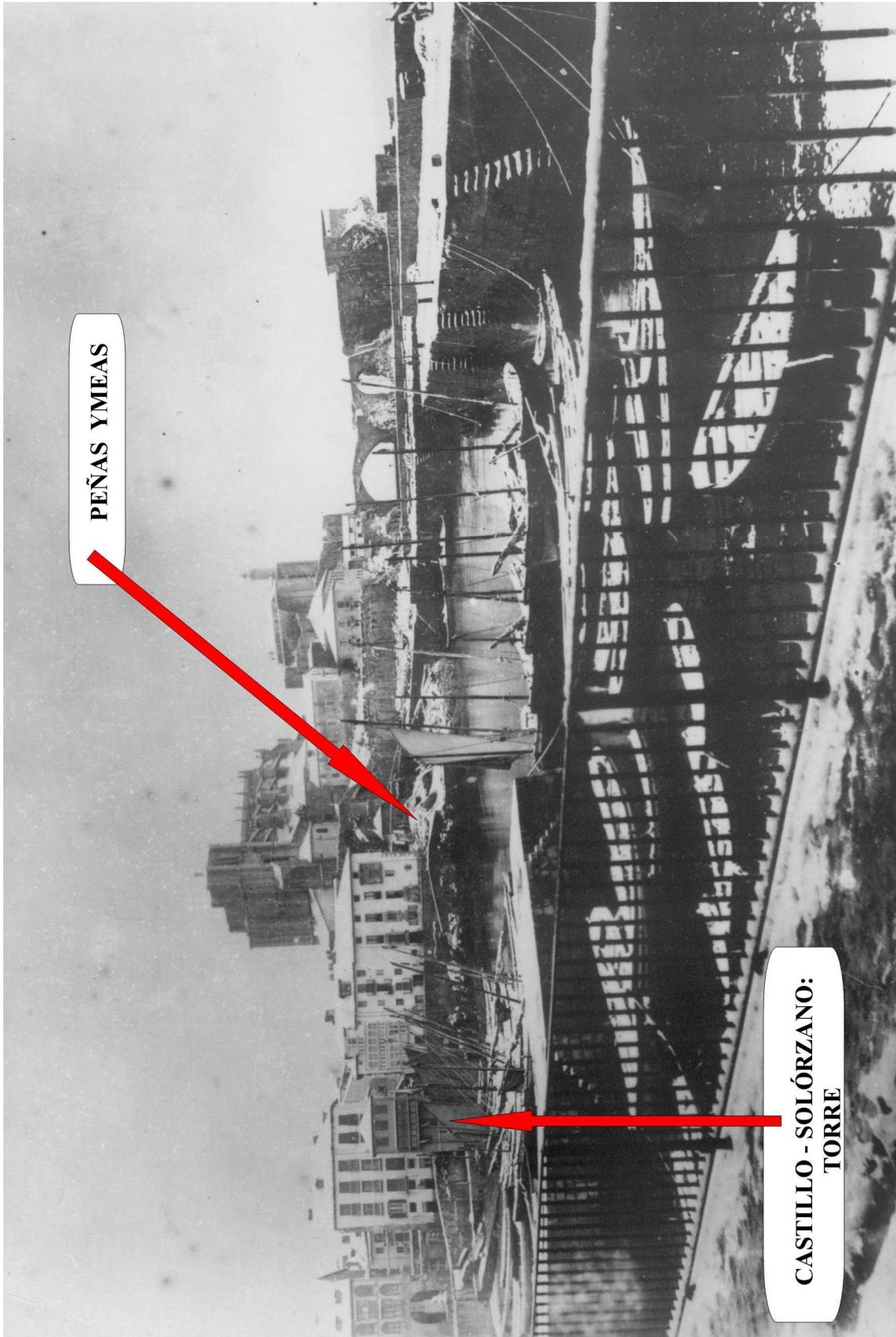
¹⁹ A. G. S. (Archivo General de Simancas), Cámara de Castilla-Pueblos, Leg. 5 1503, Folo 311, citado por Arízaga, b. cit., pp. 60 y 61.

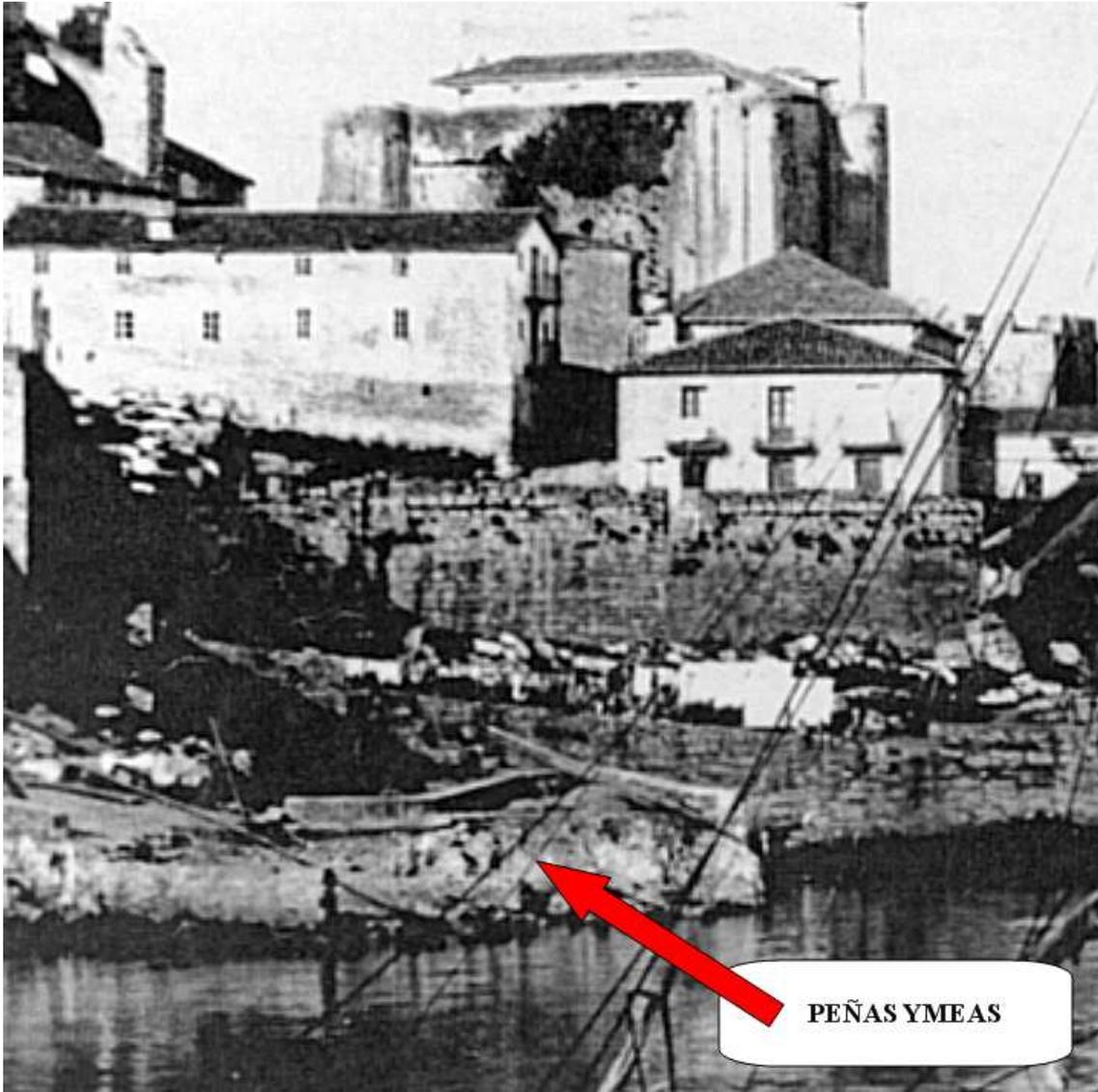
²⁰ Ojeda San Miguel, ob. cit., pp. 62-80.

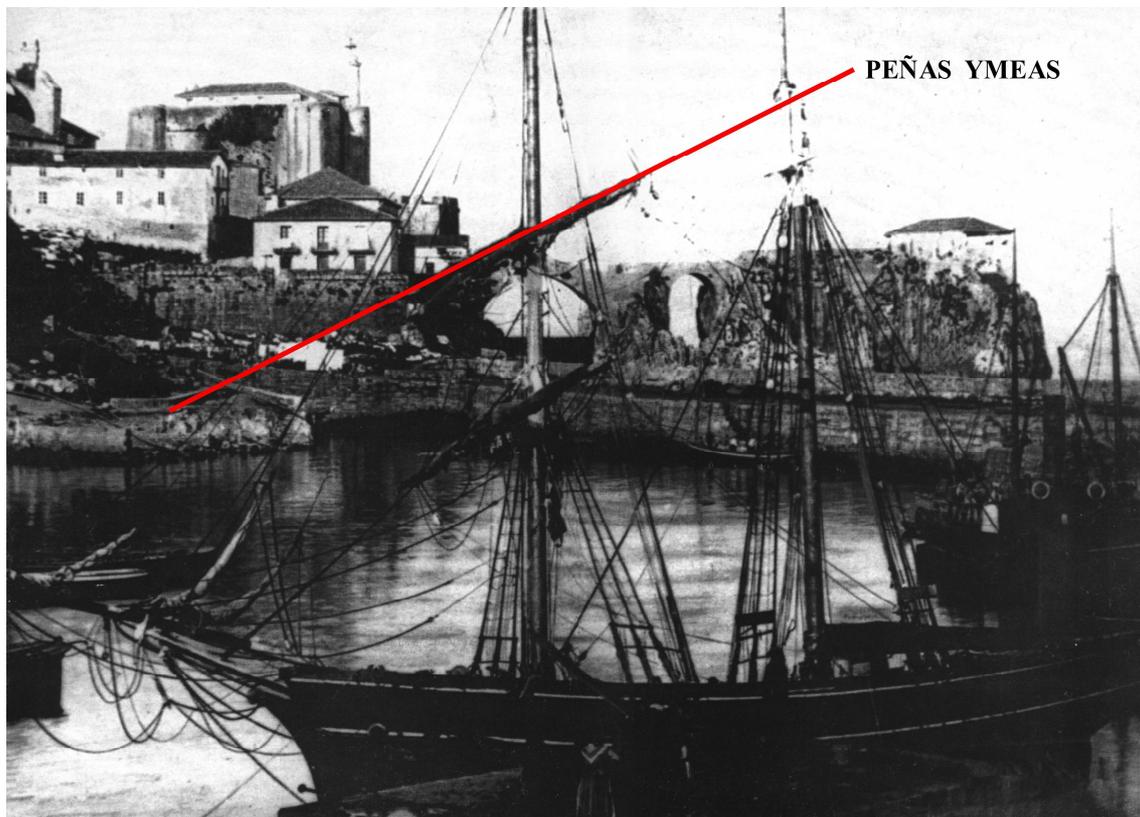
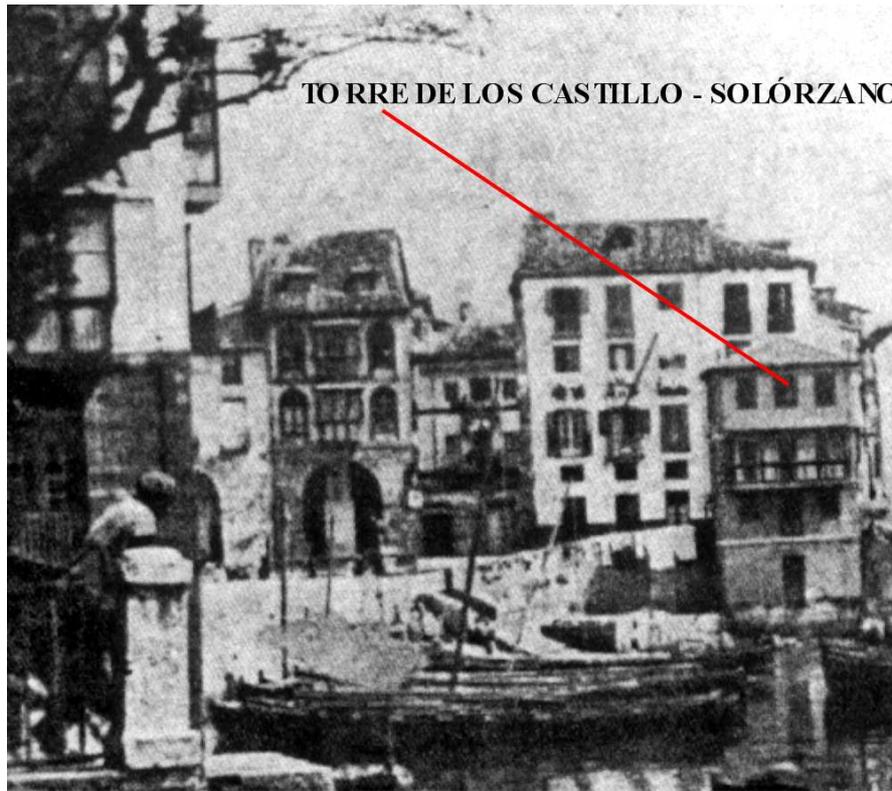




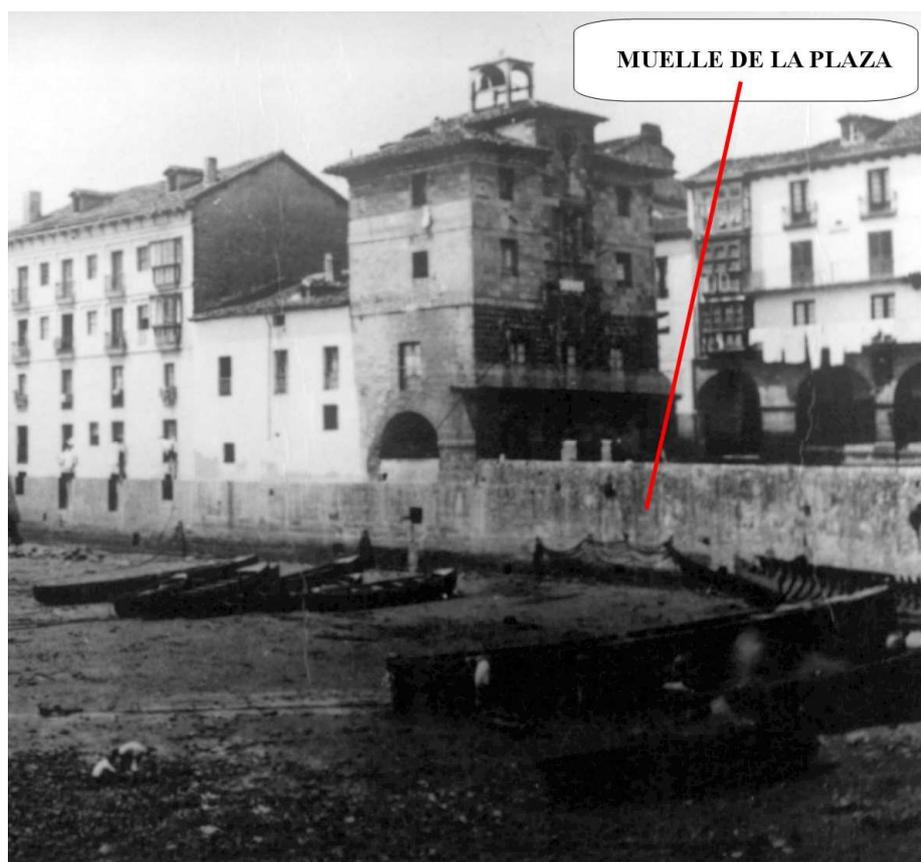








Hacia el año 1488 “la villa sufrió unos fuertes temporales que dañaron gravemente las cercas, casas y calles... Aprovechando las circunstancias hay también una remodelación de este espacio (zona del puerto viejo). Se ensancha la plaza de la villa, se reconstruyen algunas casas fuertes y torres, como la de Juan de Solórzano”²¹. Se habían dado demasiados zarpazos particulares en la ribera. La flota castreña, tanto en barcos pequeños como de más porte, era cada vez más numerosa, y, sin embargo, los amarres, zonas de carga y descarga y orillas en las que varar los barcos no estaban bajo control institucional. Es muy probable que la profesora Arízaga lleve razón, y que aprovechando las catástrofes del año 1488 el Ayuntamiento empezara a planificar directamente ya bajo su control una remodelación de todo el espacio portuario: “En Castro se juzga claro que después del cay de Santa Ana la primera intención municipal fue la de ir construyendo muros hasta lograr un seguro muelle, tanto para los barcos como por seguridad de los edificios contiguos, en las proximidades entre las Peñas Ymeas y la entrada de Melida”²².



²¹ Arízaga, ob. cit., p. 60.

²² Ojeda San Miguel, ob. cit., 62-80.

En esta nueva política de control y municipalización del puerto los Solórzano perdieron, como bien apunta Gabriel de Henao, el control definitivamente de las *Peñas Ymeas* (el primer muelle protector que la Naturaleza brindó a los castreños): “Pretendieron (Solórzano) se continuase este reconocimiento mas fueron vencidos por una carta ejecutoria y así la villa gozó como propio el anclaje”²³. El Concejo castreño muy temprano, ya en el año 1508, construyó un muelle para proteger la plaza del Ayuntamiento y un nuevo puente o pasarela para cruzar el *Arenal* en dirección a la calle de la mar. Las obras debieron continuar hasta 1511. Momento en que se planificaron las obras portuarias más importantes y perdurables en el tiempo: el *cay* y *contracay* o muelle norte y muelle sur de la Dársena.

El tardomedieval *cay* de Santa Ana fallaba, el brazo de las *Ymeas* resultaba a todas luces corto y pequeño, y sin embargo era necesario dar amparo a la numerosa flota pesquera y transportista existente. La solución pasaba, tal como idearon las autoridades municipales, “por construir dos muelles con disposición de tenaza que definitivamente dieran abrigo a la dársena”²⁴. Pidió el Concejo ayuda y conformidad para sus planes a los reyes en 1511. Consiguió al años siguiente, el de 1512, una ayuda de 20.000 mrs. “por el procedimiento de la sisa” durante cuatro años²⁵. Un documento conservado en el Archivo de Simancas al respecto dice: “*Sepades que Juan de Francos, en nombre de la dicha villa de Castro Urdiales me fizo relación por su petición disiendo que por my mandado porque complia al bien e pro común de la dicha villa fesyron un cay para reparo de la dicha villa, a donde se acogen los nabios e pinaças que a la dicha viniesen e para fazer el dicho cay o contracay e çerrar los arcos que dicen de Santa Ana, e que ellos con vuestro acuerdo o consentimiento e echaron en sysa dosientas mill maravedies en los mantenimientos*”²⁶.

Las obras comenzaron en el verano de 1512 y duraron hasta 1528, con un costo total de 140.000 ducados. No debemos olvidarlo, el maestro cantero, que dirigió aquella grandiosa obra del muelle Norte Muelle Sur y que ha perdurado hasta nuestros días, fue le guipuzcoano y vecino de San Sebastián **Miguel de Santra Celaya**, en algunos documentos también nombrado

²³ Henao, ob. cit.

²⁴ Ojeda San Miguel, ob. cit.

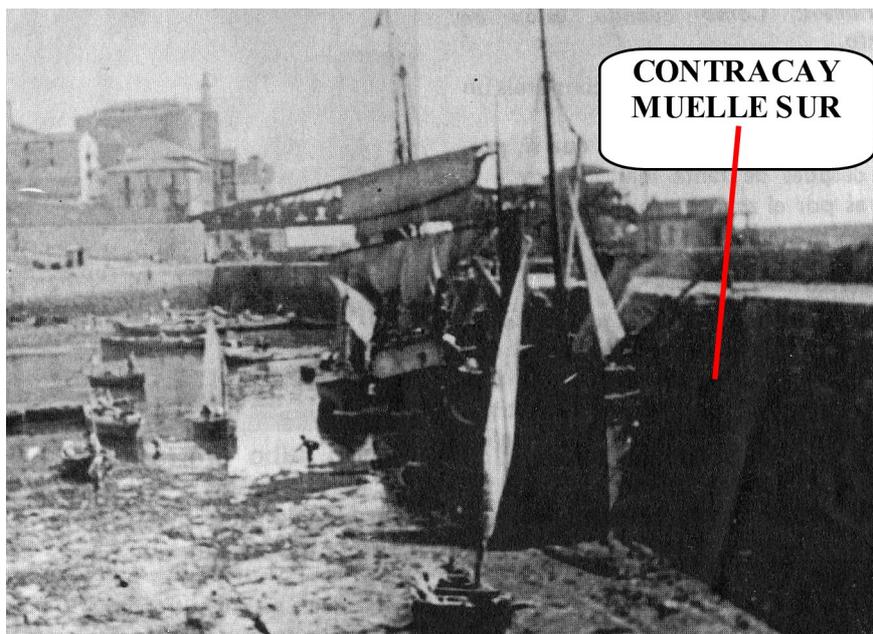
²⁵ Solórzano Telechea, J. A. y Añíbarro Rodríguez, J., Infraestructuras e instalaciones portuarias en las villas del norte peninsular a finales de la Edad Media; las obras públicas como instrumento de poder, Musulmanes y Cristianos frente al agua en las ciudades medievales, Santander, 2008, p. 85.

²⁶ *Ibíd.*

Miguel de Santacelain. Indudablemente fue la gran obra del siglo XVI en Castro Urdiales: “Los castreños tenían ya una magnífica dársena, casi perfectamente protegida por dos muelles de piedra sillar, muy bien apuntalados en las rocas allí existentes, y con una enorme ventaja con respecto a otros puertos: no había grandes arenales y playas cercanas (en la zona del entrante de Melida y en el Sable, cerca del Ayuntamiento, había arenales, pero eran pequeños y habían quedado muy controlados en el interior de la Dársena) y por ello el peligro de que la bocana del puerto se cegara quedaba resuelto”²⁷.



²⁷ Ojeda San Miguel, ob. cit.



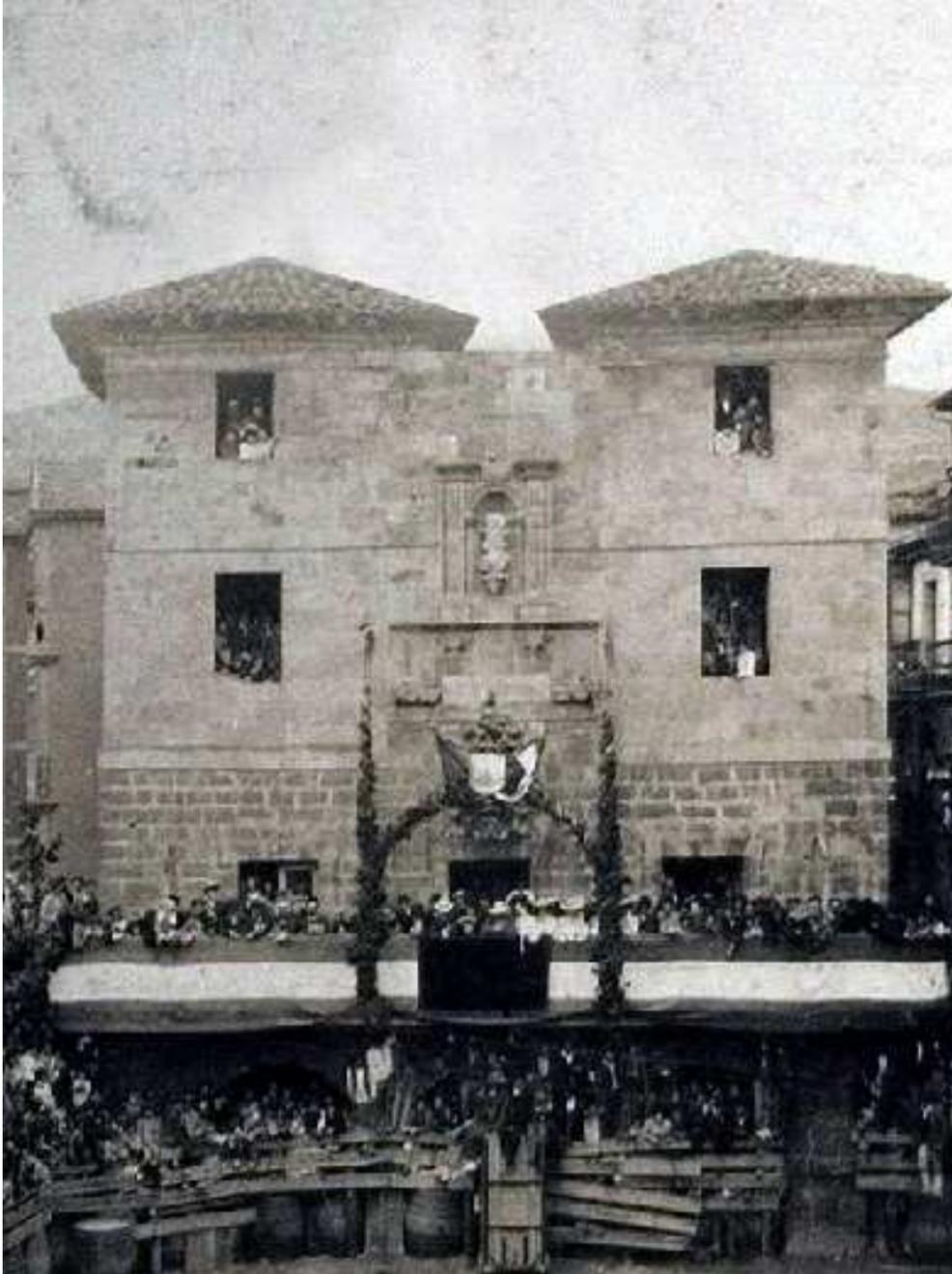
Justo al año siguiente de acabados el *cay* y *contracay* estaba a punto de surgir otra novedad: se iba a levantar un edificio nuevo de Ayuntamiento en la misma orilla del puerto viejo. Se resolvía así un viejo enfrentamiento: “En Castro Urdiales una Real Ejecutoria, dada en Olmedo en 1529, puso fin a las disputas originadas por la elección del emplazamiento de la casa consistorial entre los vecinos de la Media Villa de Arriba y la Media Villa de Abajo, ordenando que se levantase un nuevo edificio en la Plaza... En la planta baja se habilitó una zona para la carnicería”²⁸.

La obra comenzó con un proyecto mucho más amplio y ambicioso: “Castro Urdiales ya había comenzado a levantar un nuevo edificio de cárcel en 1534, el cual sustituyó a uno levantado en la Baja Edad Media que se encontraba arruinado al menos desde 1529. Aunque en un primer momento la cárcel iba a formar parte de las casas consistoriales proyectadas en el siglo XVI, finalmente se construyó un nuevo edificio independiente. En esta obra trabajó el maestro de carpintería de Somo Juan Sánchez de la Herrán, mientras que en 1535 el maestro de cantería Sancho del Campillo tasó las noventa y cuatro brazas de pared que se habían construido, faltando nueve más”²⁹. Es indudable que la mera construcción del edificio del Concejo significó también

²⁸ Escudero Sánchez, M. E., *Arquitectura y Urbanismo de las Cuatro Villas de la Costa en la Edad Moderna*, Santander, 2005, p. 107.

²⁹ *Ibidem*.

que los muelles junto a los cuales se erigió, e incluso los de la plaza adyacente, quedaran definitivamente consolidados.





EL PUERTO VIEJO DE CASTRO URDIALES EN EL SIGLO XVI – OBRAS Y REPAROS

<u>AÑOS</u>	<u>INCIDENCIAS - OBRAS</u>	<u>CANTEROS</u>
1508 - 1511	Construcción del muelle de la Rivera en la plaza principal de la Villa.	
1512 -1528	Construcción del <i>cay</i> (muelle norte) y <i>contracay</i> (muelle sur) de la Dársena – Gasto: 140.000 escudos).	Miguel de Santra Celaya (en algunos documentos: Miguel Santa Celain).
1587	Reparos del <i>cay</i> y <i>contracay</i> (8.000 ducados) por los desperfectos hechos por un gran temporal.	
1595	Una gigantesca ola destruye gran parte de la Villa y parte de las infraestructuras portuarias.	

Como hemos podido comprobar, las novedades y grandes obras del puerto viejo se concentraron en la primera mitad del siglo XVI. La armonía entre economía y mejoras portuarias fue casi perfecta: años de fuerte crecimiento demográfico y de aumento de la flota con más obras. Pero, a partir de la década de los sesenta de aquella misma centuria se produjo un brusco cambio en la coyuntura económica. Abundantes años de hambre y crisis de subsistencias, enfermedades y pestes, sangría de la mano de numerosas levas de marinería, muertes en combates navales; todos estos factores se tradujeron en pérdidas de población. Los negocios más lucrativos de la villa castreña y sus aldeas también empezaron a fallar, fundamentalmente en el mundo de las ferreerías, pesca y tráfico naval. Así, mientras las cosas fueron bien las arcas municipales fueron capaces de afrontar los grandes gastos derivados de la construcción y metimientos de los muelles nuevo. Ahora la situación había cambiado radicalmente, los ingresos concejiles disminuían sin parar, pero había que seguir gastando cantidades considerables para mantener en buen estado, pese a que eran relativamente nuevas, las infraestructuras del puerto.

La mar no sabía de coyunturas económicas y siguió golpeando de vez en cuando la costa castreña. En el invierno de 1560 el temporal se llevó un gran trozo del cay de Santa Ana. Los documentos municipales hablan claramente del deterioro provocado por la mar en 1587, hasta el punto de presupuestar las obras de reparación en más de ocho mil ducados. Pero las arcas estaban dramáticamente vacías. El siglo acabó ciertamente de forma horrorosa: “Los últimos años del siglo fueron duros, muy dramáticos para la villa de Castro Urdiales. Incendios, pestes, muertes, desastres navales en la guerra, despoblación y, por si fuera poco, tremendos destrozos de la mar. Una especie de ola gigante arrasó en el año 1595 buena parte de las casas que rodeaban la plaza del Ayuntamiento, ocasionando, además de numerosas muertes, serios estragos en el puerto”³⁰.

³⁰ Ojeda San Miguel, ob. cit., p. 113.

EL PUERTO VIEJO DE CASTRO URDIALES EN EL SIGLO XVII- OBRAS Y REPAROS

<u>AÑOS</u>	<u>INCIDENCIAS - OBRAS</u>	<u>CANTEROS</u>
1600	Un temporal, en el mes de enero, destruyó muchas zonas de los muelles de la Dársena (gastos de 16.000 ducados).	
1602	Arreglos de los desperfectos de 1600.	Juan de de Lizalde (Laredo), Ortuño de Zarraga y Juan Ruíz de Cabanzo.
1602	Nueva tempestad destruye los arreglos de los canteros, y éstos abandonan las obras.	
1602	Estudio integral de los muelles y defensas de la Villa por ingenieros militares enviados por la Corona.	Francisco de Acebedo, Diego Guzmán y Jerónimo de Soto.
1616	Se cae la punta de los muelles (reparo de 3.366 mrs.).	
1620	Reparo de una pared del muelle de la Plazuela.	Francisco del Campo.
1628	Reparo de las puntas y cabezas de los muelles (40.800 mrs.).	Juan de Jorganes
1633 - 1634	Se cae la punta del muelle norte y la garita de vigilancia allí asentada.	Domingo Vélez (arquitecto).
1652	Un enorme temporal provoca el hundimiento de la cabeza de los muelles norte y sur.	
1665	Temporal. Reparó de los muelles	Francisco de Villanueva.
1668	Se hunden de nuevo las cabezas de los muelles.	Pedro Rego de Mioño y Diego

	Faltan muchas piedras y sillares (52.286 mrs.).	Rego de Mioño.
1672	Ruina del puente del Arenal y muelle de la Plazuela. Reparos de urgencia.	
1682	Los muelles de la Dársena se llenas de socavones.	
1688	Obras en los muelles del Sable y construcción de una escalera	Diego de Marroquín (Liendo).
1689	En el mes de enero un temporal se lleva sillares y muchas piedras quedan en el aire. Apuntalamiento de urgencia con maderos.	
1689	En el mes de octubre una barco venaquero que venía de Somorrostro choca y destruye las puntas de la Dársena.	
1689 - 1692	Obras de reparo y colocación de piedras (21.382 mrs.).	Diego de Mioño
1695	Temporal de gran magnitud destruye buena parte del muelle de la Plazuela.	

La crisis con la que acabó el siglo se convirtió en una duradera depresión económica a lo largo de la centuria del XVII. En Castro todas las cifras e indicadores fueron para atrás: pérdidas de población, malas costeras muy repetidas para los pescadores y la antigua y muy floreciente flota de barcos mercantes acabó desapareciendo para siempre. Hasta la mar fue especialmente dura con los castreños en este período: siempre, cada pocos años, aparecieron temporales muy destructores. Los documentos nos hablan de demasiadas malas mares.

Las continuadas inclemencias meteorológicas cogieron a los distintos muelles castreños, especialmente al cay de Santa Ana y *cay* y *contracay* de la Dársena en franco proceso de envejecimiento. Bien podía haber respondido el Ayuntamiento con nuevas obras y remodelaciones; sin embargo, no ocurrió así: las arcas municipales estaban vacías como fiel reflejo del deterioro económico continuado de la Villa. En la historia del puerto viejo el siglo XVII comenzó muy mal y acabo de forma muy similar.

En el mes de enero de 1600 una nueva tempestad de viento y mar destrozó gran parte del castillo, resquebrajó el cay de Santa Ana en la concha exterior, arruinó casas particulares y plazas, y dejó muy dañados el *muelle norte* y *sur*. El presupuesto de los arreglos urgentes llegaba a la extraordinaria cifra de 16.000 ducados. El Concejo lo intentó. Contrató a una buena cuadrilla de canteros y otra vez en el invierno de 1602, cuando “grúas, maromas, barcas, tinajas y martillos, piedra y otros pertrechos y materiales, y teniendo hecha la mayor parte de la dicha obra sobrevino una noche tan recia tormenta en la mar que se había llevado todo lo que estaba edificado y reparado del dicho Muelle”³¹. Los canteros, asustados, abandonaron las obras. Llegaron ingenieros militares, pero “Las obras requerían... crecidos y continuados gastos... que no podía soportar el Ayuntamiento con garantías. Significativo es en este sentido el intento castreño de doblar el derecho de “cayaxe” en el año 1611; única forma de afrontar los destrozos de sus muelles, tal como manifestaba el Procurador General...”³²

Todo el resto del siglo XVII fue calamitoso. Muchos temporales, destrozos y muy pocos fondos para hacer frente a todo: “Todas las acciones municipales se podían resumir en la siguiente expresión: un continuado parcheo. Seguirían intentando que cayera lo poco que quedaba del cay de Santa Ana, arreglando los paredones cercanos al edificio consistorial, y reparando constantemente el muelle y contramuelle de la dársena. Simplemente se reparaba un poco, mejor diríamos se apuntalaba, lo que la mar y las inclemencias del tiempo deterioraban... La falta de recursos económicos del Concejo llegó a ser tan acusada que durante el último cuarto del siglo XVII en Castro se produjo un auténtico problema de ruina en su casco urbano. Paredones, casas, escalinatas y muelles se caían a pedazos”³³.

³¹ Citado en Ojeda San Miguel, ob. cit., p. 135.

³² *Ibídem*.

³³ *Ibídem*.



Puerto de Castro Urdiales (P. Teixeira).



En otro orden de cosas, a lo largo de los siglos XVI y XVII, al igual que en la Baja Edad Media, alrededor de los muros de la Dársena seguían contemplándose las viejas casas – torre. Como muy bien nos dibuja Escudero Sánchez, sobrevivieron, aunque tuvieron que adaptarse a los nuevos tiempos y formas arquitectónicas: “se levantaban la torre de los Otero en la calle Tenebregura y la de los Amorosos en Nuestra Señora del Camino. Las torres de los Castillo y de los García de Salazar, conocida como la torre de Vitoria, se situaban en la Plaza; la de la Matra en la Plazuela o Arenal, la de los Otañes en la calle de la Mar y la de la familia Carasa en la calle de San Juan. También Martín Manuel de Otañes en el vínculo que estableció el 18 de febrero de 1535 citó su casa – torre en la calle Ruamayor... Las torres bajomedievales de las Cuatro Villas sufrirían una evolución paralela, siendo objeto de transformaciones a lo largo de toda la Edad Moderna, aunque algunas mantuvieran ciertos elementos arquitectónicos de su construcción original, como las almenas. Así, según una descripción de la segunda mitad de 1663, sabemos que la casa torre de la familia Otañes en Castro Urdiales mantenía cubos y almenas”³⁴.

Probablemente la torre de la Matra fue una de las más sólidas de las existentes durante la Edad Moderna en el entorno de nuestro puerto viejo: “Gracias a las fotografías antiguas sabemos cómo evolucionó la torre de los Matra de Castro Urdiales. Esta pasó a la familia Sierralta cuando ambos linajes se unieron a mediados del siglo XVII. En 1660 la casa torre pertenecía a Francisco de Sierralta del Hoyo y Hurtado de Mendoza, Diputado General del Alcalde de Castro. Hijo de éste fue el caballero de Santiago don Miguel Fernando de Sierralta y Hoyo, nacido en 1689, que fue Mariscal de Campo, Gobernador y Capitán General del Río de la Plata y Buenos Aires. El escudo de aquella casa, que hoy se puede ver en la fachada oriental del Ayuntamiento, perteneció a este miembro del linaje, ya que en él vemos la cruz de la orden de Santiago. A finales del siglo XVII la casa torre de tres plantas, que contaba con otras casas anejas, tenía en el segundo piso, entre otras estancias, una sala principal, un cuarto de estrado y un cuarto trasero, y en la planta alta una sala principal. Vemos, por tanto, que la organización de las estancias se asemejaba ya a la de cualquier casa señorial de la Edad Moderna. Las fotografías nos muestran un edificio de tres plantas con buena sillería, vanos refajados,

³⁴ Escudero Sánchez, ob. cit., pp. 303-326.

balcones de hierro, en el que la separación entre pisos se realizaba mediante una sencilla faja decorativa, la torre de los Matra se derribó en 1974»³⁵.



³⁵ *Ibíd.*





Muy cerca del puerto podía también verse en el siglo XVII otra de las grandes mansiones de Castro, muy cerca del arco llamado de “Belén”: “hacia esquina entre la calle de Santa María y la del Perpetril. Había pertenecido al capitán don Gaspar de Jonsasoro y Sierralta y doña María Saenz de Cestona y, posteriormente, a don Joaquín de Jonsasoro y Sierralta y María de la Torre, que en 1680 había fallecido”³⁶.

Junto a los muros, paredones y puentes – pasarelas de la Dársena, además las grandes casas de los linajes castreños, seguían también parte de los edificios públicos de la Villa. Allí estaba uno de los pesos públicos (el otro estaba colocado en la Barrera) y el más importante de todos: la Casa del Ayuntamiento, y en sus bajos la carnicería municipal. También el edificio concejil sufrió los efectos del desastroso siglo XVII: “En la segunda mitad del siglo XVII esta edificación se encontraba en muy mal estado. En 1668 el alcalde mayor ordenó a los regidores que se reparasen la cárcel, pues en ella se custodiaban presos peligrosos. El concejo se planteó la posibilidad de construir un nuevo edificio, pero, finalmente, se optó por reformar el que existía, llevándose a cabo reparos, entre 1669 y 1894, en los que intervinieron los maestros de carpintería Felipe de Garay y Andrés de Ochoa y los maestros de cantería Pedro Ortiz y Francisco de Pinuri. Las reformas debieron modificar la estructura del edificio, al menos eso parece desprenderse de las fuentes documentales, en las que sólo se detalla que se repararon las paredes y se realizaron unos aposentos”³⁷. Probablemente la novedad más reseñable estuvo en la heráldica: “A comienzos del siglo XVII se había colocado en su fachada un escudo con las armas reales, que presentaba ciertas deficiencias, y se iba a colocar dos escudos de la villa a los lados de las ventanas laterales”³⁸.



³⁶ *Ibíd.*

³⁷ *Ibíd.*

³⁸ *Ibíd.*

EL PUERTO VIEJO DE CASTRO URDIALES EN EL SIGLO XVIII – OBRAS Y REPAROS

<u>AÑOS</u>	<u>INCIDENCIAS - OBRAS</u>	<u>CANTEROS</u>
1712	Reparos y arreglos generales	Gonzalo de Villanueva, Antonio de Mioño y Pedro de Monasterio.
1732	Reparos generales.	Enrique de los Tejos.
1735	Gran temporal en el mes de enero. Reparó del puente del Arenal.	Enrique de los Tejos, Manuel de la Torre y Pedro de Cereceda.
1735	Arreglo de las cabezas del muelle norte y sur.	Marcos de Vierna.
1740	Se vienen abajo varias hiladas de piedras en el muelle sur e impiden la entrada de los barcos de pesca por la bocana de la Dársena.	
1741	Arreglo del muelle sur (30.800 reales).	
1743 - 1745	Arreglos de rampas y lengüetas.	
1787	Construcción de un nuevo muelle-embarcadero para cargar mineral procedente de Ontón a petición del madrileño Marcos Martín.	

Al comenzar el siglo XVIII, la herencia recibida era tan desoladora que “en materia de obras y posibles mejoras de la infraestructura del puerto poco es lo que se consiguió... Parece que las cosas habían cambiado poco: reparos cuando se producía algún temporal o la senectud de las construcciones así lo requerían”³⁹. Y eso que comparado con el anterior siglo XVII fue más benigno en cuanto al ímpetu de la mar: “En general los documentos de la primera mitad del siglo XVIII revelan, como en siglos anteriores, los

³⁹ Ojeda San Miguel, ob. cit., pp. 125-133.

destrozos que causaba con bastante asiduidad la mar; pero parece que el ímpetu marino no fue especialmente grande y los temporales no demasiado fieros. Más bien, el problema de Castro Urdiales en este siglo era que su puerto estaba prematuramente envejecido y muy traqueteado como resultado del anterior y duro siglo XVII⁴⁰.

No cambiaron mucho las cosas en la segunda mitad de aquella centuria del “Siglo de las luces”. Temporales existieron, pero también ahora sin demasiada fuerza: “Los últimos veinte años del Setecientos seguirán siendo testigos de arreglos, siempre muy puntuales, de algunos bloques de sillares sueltos, escaleras, escalinatas desgastadas, rampas y lengüetas resquebrajadas”⁴¹.

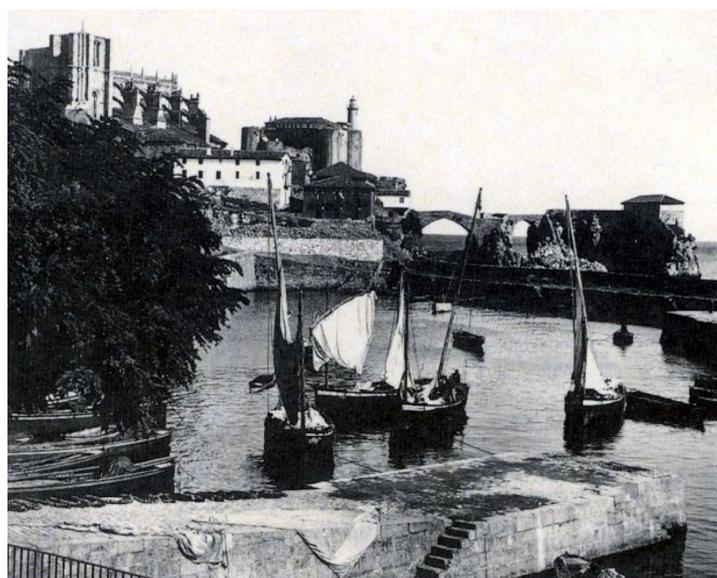
Únicamente dos actuaciones merecen ser reseñadas en este período. Una directamente portuaria con la aparición de un nuevo muelle, y las obras nuevas de la Casa consistorial. Los documentos municipales señalan entre los años 1786 y 1787 una especial novedad: “Un vecino de Madrid, Marcos Marín, solicitó al Ayuntamiento autorización para realizar en el puerto un añadido, a modo de plataforma y terraplén, que sirviese de embarcadero especial de mineral. Al parecer este sujeto, junto con otros socios, era dueño del arriendo de los veneros de hierro de Ontón, y necesitaba espacio en Castro para poder almacenar el mineral que llegaba, además de sitio para cargarlos en barcos. Marín consiguió lo que solicitaba en el mes de agosto de 1786: “se hizo con la exclusividad del terraplén añadido a uno de los muelles, una vez acabadas las obras en el mes de marzo de 1787, a cambio de efectuar el pago de una cuota por períodos de 9 años”⁴².

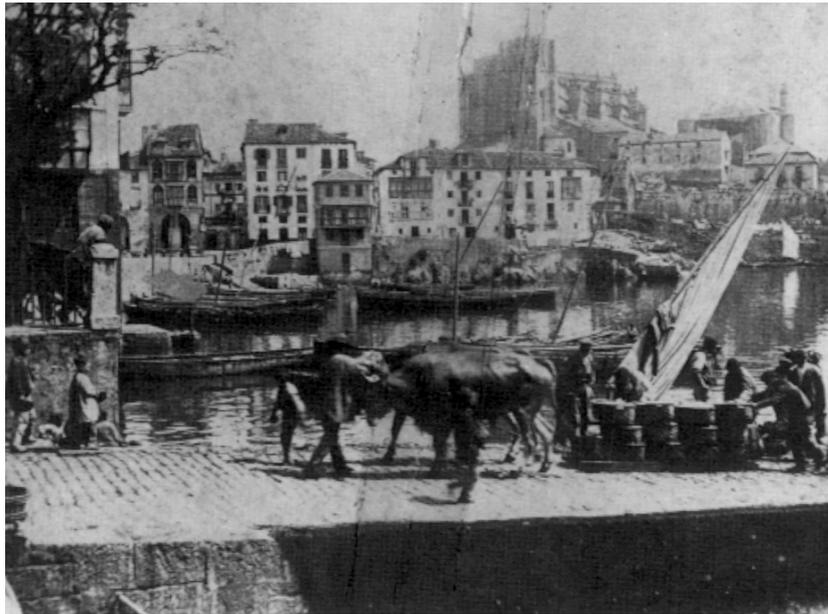


⁴⁰ *Ibíd.*

⁴¹ *Ibíd.*

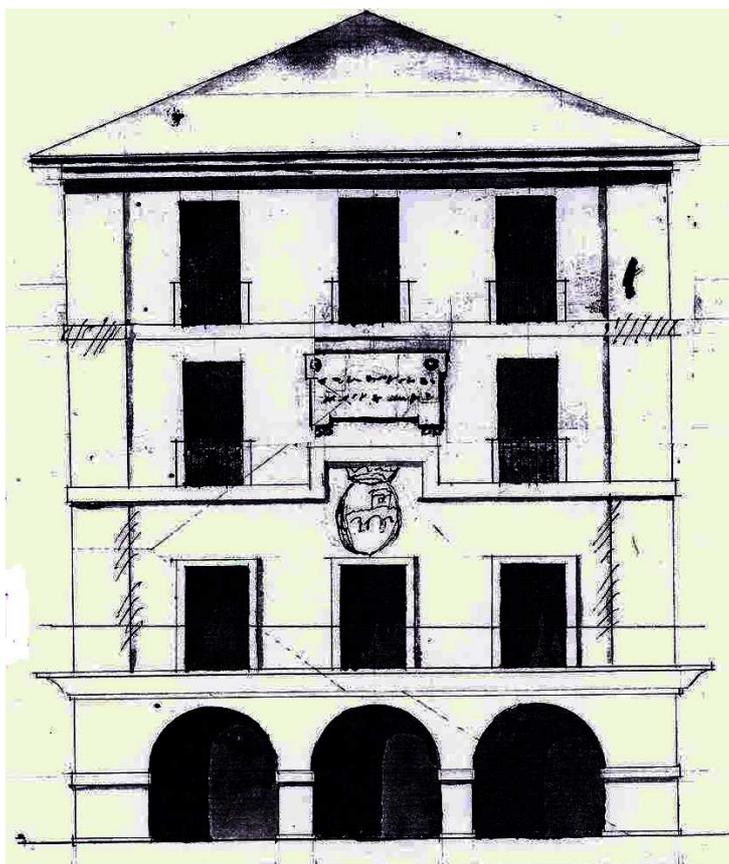
⁴² *Ibíd.*







En otro orden de cosas, pero con repercusión portuaria, el edificio del Ayuntamiento se reedificó en el año 1755. La obra del arquitecto Antonio de Vega, sin duda, consolidó el muro de la Dársena junto al que se ubicaba la Casa consistorial, las subastas de la cofradía de pescadores, peso público, cárcel, carnicería y plaza principal de la Villa. En ella trabajaron más personas: “*Sébase por esta carta poder como yo Manuel de la Sierra vezino que soy de la villa de Noxa y al presente estante en esta de Castro de Urdiales del Señorío de Vizcaia, empleado en el reedifício de la obra de la Casa Consistorial que de Planta nueva se haze en ella, como Maestro en que quedó y está rematada: Digo que para hazer y que me fabricasen la cal que nezesitase para dicha obra hadelanté a Santos y Joseph de Cagijas y compañía mucha cantidad de reales que me estan deviendo por averse ydo sin cumplirme, y asi para la recaudazion de ellos como para todo lo demás que se me ofrezca pedir y demandar a qualesquier personas que conmigo tenga Quenta Pendiente y salir a la defensa de las causas y Pleitos que se me moviesen y estuviesen mobidos, otorgo y conozco que doy mi poder cumplido xeneral y bastante a Don Juan Antonio de Gabanzo vezino de la xitada villa de Noja. Castro de Urdiales a treze días del mes de septiembre de mill Setezientos y cinquenta y seis*”⁴³.



⁴³ A. H. P. C. (Archivo Histórico Provincial de Cantabria), Protocolos notariales de Castro Urdiales, leg. 1794, Escribano Joaquín de Mioño.

EL PUERTO VIEJO DE CASTRO URDIALES EN EL SIGLO XIX – OBRAS Y REPAROS

<u>AÑOS</u>	<u>INCIDENCIAS – OBRAS - PROYECTOS</u>	<u>INGENIEROS</u>
1806	Un gran temporal abre una gigantesca grieta en el muelle norte.	
1813	Militares británicos vuelan el puente del Arenal.	
1831 - 1833	Proyecto integral de ampliación y mejora del puerto de Castro Urdiales.	José María Mathé
1837	Reparos en la bocana de la Dársena.	
1840	Reparos generales en los muelles.	
1845	La mar, en invierno, arranca varios sillares en la cabeza de los muelles. Peligro grave de caerse la entrada y cerrar la entrada en la Dársena.	
1852	Construcción de una nueva rampa por José González Quijano.	
1869	Proyecto integral de ampliación y mejora del puerto de Castro Urdiales.	Carlos Hudgson.
1873	Proyecto integral de ampliación y mejora del puerto de Castro Urdiales.	Nicolás Ugarte
1873	Plan y obras de pequeña magnitud del contratista Ramón Pérez del Molino.	
1884	Proyecto integral de ampliación y mejora del	Rafael Martín

	puerto de Castro Urdiales.	
1889	Proyecto integral de ampliación y mejora del puerto de Castro Urdiales.	Alberto Corral.
1891	El Ministerio de Fomento aprueba el Proyecto integral de ampliación y mejora del puerto de Castro Urdiales.	
1893	Subasta de las obras del Proyecto integral de ampliación y mejora del puerto de Castro Urdiales. Contratista Guillermo Pozzi	
1895	Reforma definitiva y aprobación del Proyecto integral de ampliación y mejora del puerto de Castro Urdiales.	Enrique Riquelme.
1899	Caminos de servicio realizados en la Dársena vieja por Guillermo Pozzi.	

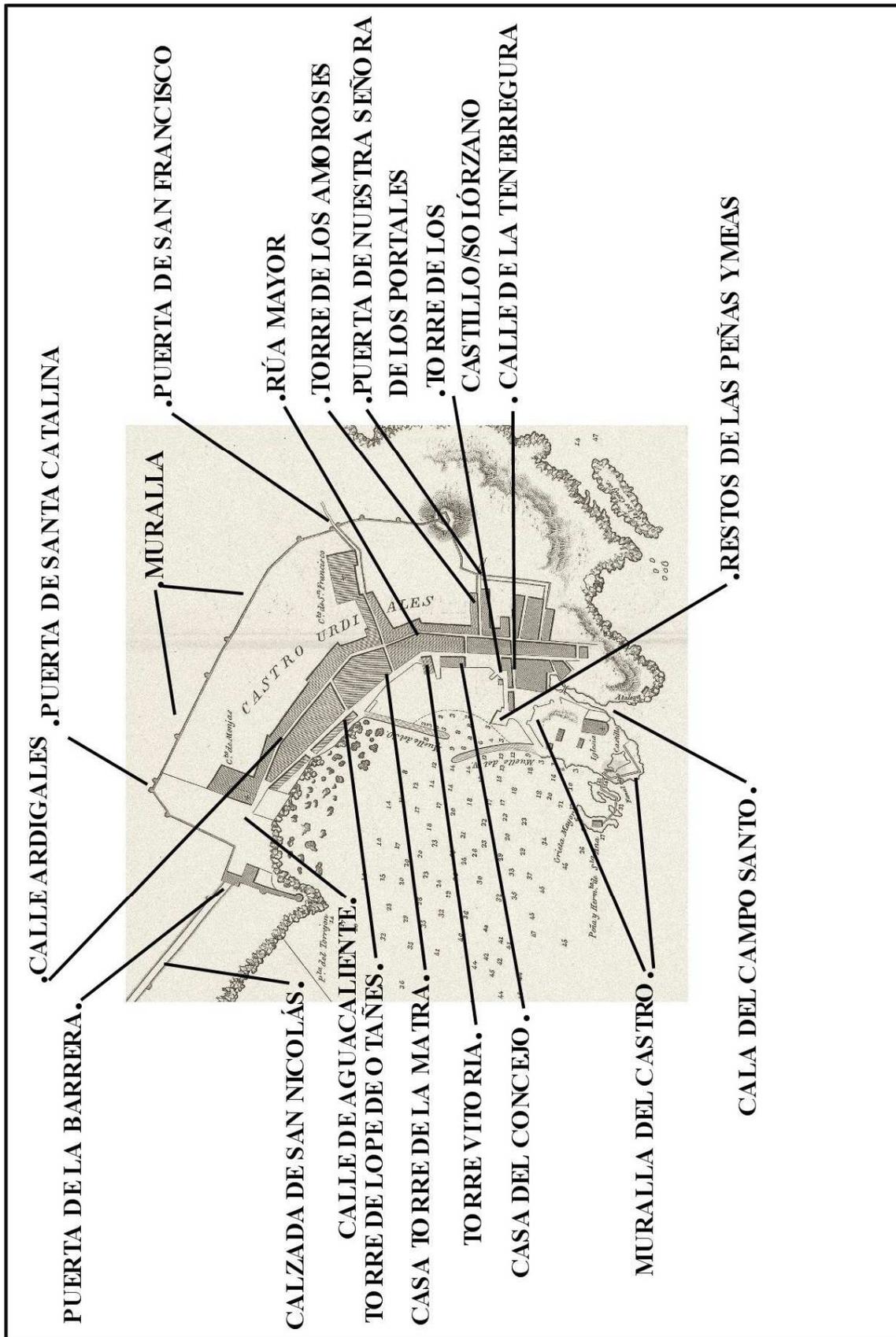
Con la excepción de las obras nuevas que acabamos de ver, el puerto castreño entró en el siglo XIX en un estado de enorme deterioro, casi destartalado. El entramado portuario y muchas de las edificaciones al mismo añadidos. En este sentido sabemos por un apeo y reconocimiento que el Ayuntamiento realzó en el año 1804 que muchas casas de la Correría, Arenal y las viejas casas – torre estaban bajo la calificación de “ruina inminente”, especialmente la de Vitoria y la de los Solórzano. Poco después, en 1806, un inusitado temporal ocurrido en el mes de febrero produjo en el muelle norte una *“brecha o ruina efectiva de sesenta pies de largo y quarenta de profundidad. Que los extremos en esta brecha se hallan también quebrantados y desplomados diferentes tramos”*⁴⁴. Los golpes de mar cogieron ya a un muelle sumamente maltrecho: *“Que en la noche del diez y nueve del corriente causó el mar en el muelle principal de este puerto aquel*

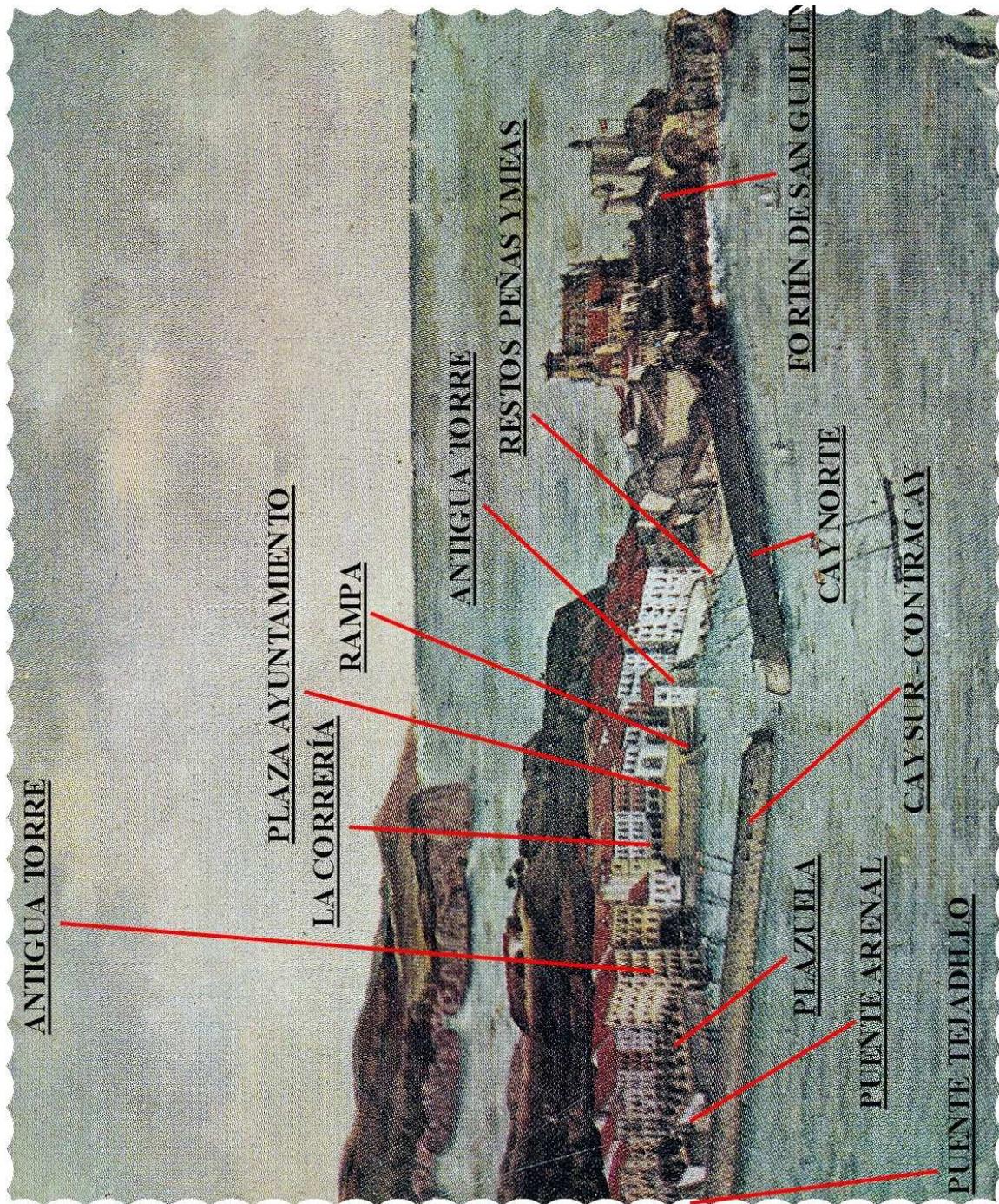
⁴⁴ A. H. P. C., Protocolos notariales de Castro Urdiales, leg. 1825, fol. 49, Escribano Romualdo Antonio Martínez.

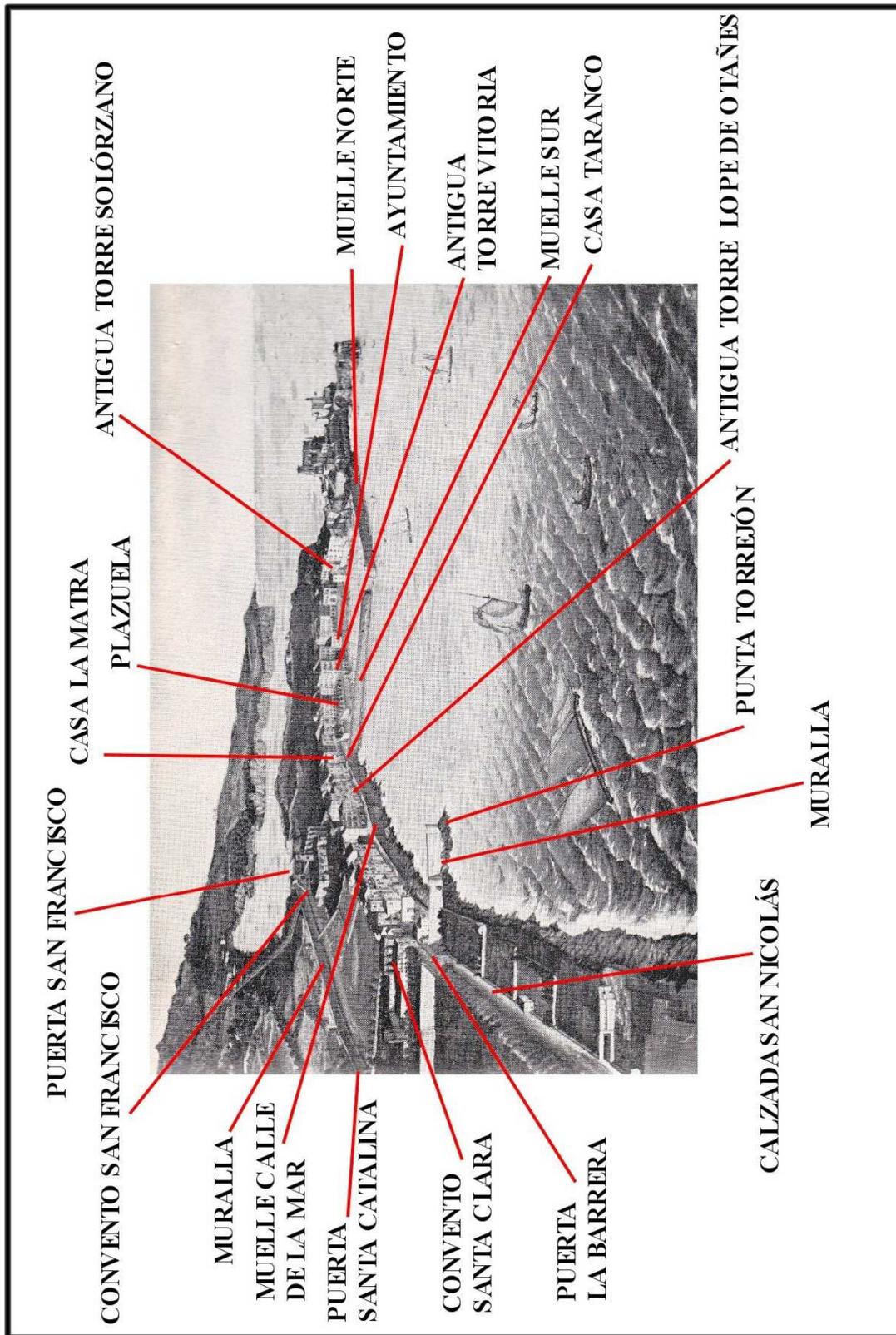
terrible estrago, que ya se había previsto de muchos años a esta parte y representado vivamente con clamores incesantes por los predecesores en mi empleo. Descúbrese una gran Brecha en dho muelle con disposición de mayor ruina, que franqueando libre la entrada a las furiosas olas del Océano se han de estrellar precisamente dentro de la Población dejándola sumerjida mui pronto, con pérdida total de un puerto franco que ha sido el mejor, y más seguro, asilo de la navegación en esta Costa. Un daño tan sombrío que ha llenado de espanto al Vecindario, y confundiéndole en lamentos por el riesgo en que se ve de abandonar a un mismo tiempo el Suelo Patrio, la profesión de la pesca, que afirma su sustento, y la satisfacción de socorrer, como lo ha hecho, con acciones señaladas los Buques de transporte que en los tiempos de borrascas no hallan otra Ynmunidad⁴⁵.



⁴⁵ *Ibíd.*







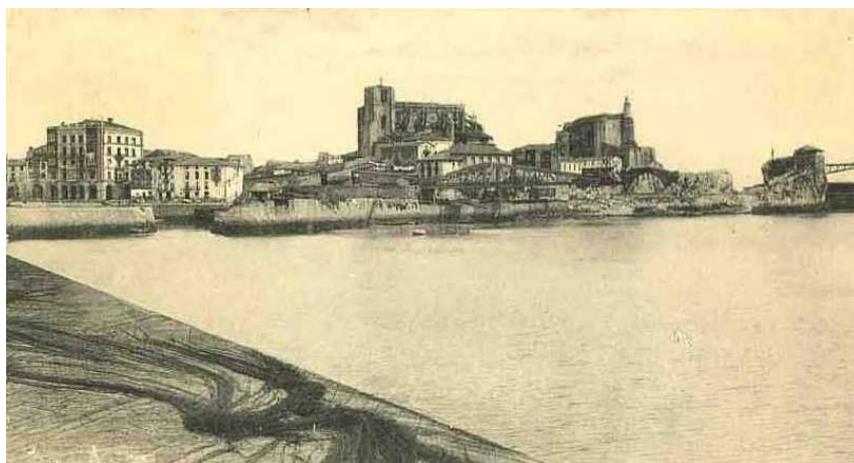
Si la vejez de los muelles y las agresiones de los temporales no eran suficientes, enseguida apareció otra calamidad. Llegó la guerra de la Independencia, y entre otros destrozos, sabemos que buena parte de la Dársena salió muy mal parada: paredones, pasarelas y muelles del muro fueron volados por los ingleses, para que las tropas francesas penetraran en la localidad, en dirección al último reducto defensivo del Castillo, con más dificultades. Consecuentemente “Durante toda la década de los años 20 el descalabro siguió avanzando en nuestro puerto, sin que casi entraran barcos, que no fueran las lanchas mayores y menores de la Cofradía”⁴⁶. José María Mathé, ingeniero militar llegado a Castro Urdiales en el año 1831, describía así el estado calamitoso de nuestra Dársena: “*El muelle es de construcción antigua y hecho sin ningún esmero del arte, está en malísimo estado con inflexiones en el sentido de su longitud y altura o profundidad, descubriendo grandes grietas por entre las hiladas de piedra colocada sin trabazón ni enlace. La Dársena que forma de figura irregular, sucia, y con un padrasto terrible, cual es una obra de mampostería hecha dentro que abatarida en ángulo saliente con el vértice hacia la boca de entrada la hace peligrosa y difícil y roba mucha superficie de la destinada al fondeadero, obra mucho más moderna que el muelle y que fue hecha según noticias que he adquirido por una compañía particular que hubo para la carga de la vena*”⁴⁷.



⁴⁶ *Ibíd.*

⁴⁷ *Ibíd.*

Desde 1820, arruinado económicamente, casi sin recursos fiscales, el Ayuntamiento castreño intentó salvar a su puerto buscando la protección del Estado. Buscó la declaración oficial de puerto de interés de segunda clase, de refugio..., para que a través de este conducto llegaran fondos y poder así arreglar el puerto. El mayor logro, al final con no demasiadas repercusiones prácticas de consideración, fue el establecimiento de la empresa del “Camino de Bercedo”. La empresa del Camino deseaba, de ahí la presencia del ingeniero y proyectista Mathé, construir un nuevo puerto comercial en Castro de gran amplitud, con el establecimiento de un gran rompeolas y un contradique; pero si esto en los años 30 era prácticamente un quimera, tenía que acometer obras urgentes: “Por fin, en el verano de 1837 la Junta del Camino de Bercedo, responsable directa de las obras del puerto, se puso manos a la obra. Lo primero que estableció, y de nuevo es una significativa prueba de a dónde se había llegado, fue que había que quitar todas las piedras arruinadas y que cerraban buena parte de la bocana, utilizando para ello las lanchas de los pescadores. Además se pensaba que como argamasas se “usara mezcla compuesta de una parte de cal viva y dos de arena... En consideración a que para todas estas obras es indispensable aprovechar los momentos oportunos de la bajamar..., para esto se construirán los cimientos con toda solidez profundizándolos hasta hallar la consistencia necesaria; enseguida se levará el muro de mampostería ordinaria hasta el nivel del perímetro, dándole tres pies de grueso en la planta y dos en la parte superior; y por último se terraplenará el espacio interior y se enlosará la porción correspondiente al piso”⁴⁸.



⁴⁸ *Ibíd.*

El Ayuntamiento, de momento, había logrado, gracias a la aparición del Camino de Bercedo quitarse de alguna manera el pesado lastre del mantenimiento de las obras portuarias desde los años treinta. Este respiro dejó las manos libres a los regidores municipales para poder fijarse mucho más en aspectos estrictamente urbanos, aunque con repercusiones clarísimas en el entorno del puerto viejo: la remodelación de calles, casas, plazas y muros de la Dársena. El interés municipal por esta zona puede rastrearse ya nítidamente desde el año 1814, momento en que el propio alcalde denunciaba en un pleno que con la disculpa de la reconstrucción de los destrozos de la “Francesada”, había propietarios que se habían metido en terrenos públicos de la Plazuela⁴⁹.



Aprovechando la ruina de la torre Vitoria el Ayuntamiento quiso ampliar la zona peatonal inmediata. Para ello llegó en el año 1836 a un acuerdo con los propietarios. El documento redactado ante notario nos brinda todos estos jugosos datos: “*Señor Jefe Político de la Provincia de Santander.- El Ayuntamiento de la villa de Castro Urdiales a V.S. respetuosamente expone: Que en la calle más concurrida de esta Población y titulada de la Torre, existe un antiquísimo edificio que por amenazar ruina en su interior ha sido preciso demoler este. Ahora tratan sus dueños de reedificarle, y como el Frontis obstruye en parte el paso de la calle, exige la conveniencia pública el que se le de más ensanche retirando la fachada algunos pies. Con este motivo el Ayuntamiento trajo a la memoria la Ley de expropiación forzosa; pero al mismo tiempo se hizo cargo que era de*

⁴⁹ Prada Iturbe, La Ilustración de Castro, marzo de 1999, p. 4.

muchísimo costo demoler hasta los cimientos todo el frontispicio de la Casa, formar otro y pagar a los dueños el terreno que era indispensable tomar, y como desgraciadamente la Villa se halla empeñadísima en extremo y exhausta de recursos, acordó proponer a los dueños de la casa que demoliesen la actual fachada, que construyendo otra dejando poco más o menos cuatro pies de ensanche a la calle y que en recompensa se les cediera el pequeño terreno que por la parte de la dársena tiene la Villa bajo los arcos del mismo edificio.

Octubre 29, de 1836 Convenio y obligación.

En la villa de Castro-Urdiales y Sala Consistorial de ella, a veinte y nueve de octubre de mil ochocientos y treinta y seis; estando reunidos bajo la presidencia de su Alcalde Constitucional el Señor Don Pascasio de Murga, y por ante mi el Escribano de su número y Juzgado, los señores Don José Antonio de Carranza, teniente de Alcalde, Don Francisco de Ontañón, Don Ignacio Landevase, Don Ramón de Carranza y Don Teodoro del Aceval, Regidores Capitulares, con Don Saturnino de Peñarredonda, síndico Procurador General, que son los que actualmente componen el Ilustre Ayuntamiento de esta mencionada Villa, dijeron: Que entre las reformas más esenciales que reclamaba el buen servicio y hermosura de este pueblo, era una de ellas el ensanche de la Calle de la Correría donde hace frente a la esquina de la Torre, en cuyo sitio solo tiene catorce pies de anchura, lo que daba margen al continuo encuentro y entorpecimiento de carruajes y personas que obstruían el paso. Con tal motivo y debiéndose derribar por denuncia de ruina la Casa Torre referida, acordó el Ayuntamiento proponer a don Baldomero de Talledo, propietario de dicho edificio la cesión o venta del terreno que fuera necesario para retirar la fachada de la casa nueva que iba a edificar, de manera que quede la Calle bastante ancha y en línea recta por aquel frente con la casa de Don Luis de Artiñano, que antes perteneció a la P. No puso reparo a ello el Señor Talledo, siempre que se le indemnizase de la demolición de la fuerte pared que la Torre tenía a la parte de la Calle, de lo que costase su nueva construcción para dejar aquella más ancha, y del importe del terreno que perdía por dicho retiro en la Bodega y todas las habitaciones que trataba de construir, pero como esto fuera de un coste sumamente subido y la Villa se hallase sin fondo alguno para subvenir a él, se propuso como una parte de compensación que quedase a beneficio de la casa que el Don Baldomero iba a fabricar el pequeño terreno que existía debajo de los arcos de la Torre referida hacia el lado del mar y había estado siempre de uso público, aunque de poca utilidad, que estaba convertido en un depósito de inmundicias, por esta causa los Ayuntamientos anteriores habían permitido que Don Ignacio Peñarredonda, arrendatario de la Lonja de la Torre, se aprovechase de él gratuitamente y lo cerrase con puerta y llave, evitando así que continuase siendo depósito de materias asquerosas... En consecuencia de todo el don Baldomero de Talledo, que también se halla presente, reconociendo la diferencia que hay del importe de la obra de derribo, nueva construcción y terreno que se pierde, en comparación del pequeño e inútil que en compensación se le cede, dijo: que por sus deseos de hermosear el pueblo y en beneficio Público, convenía en la transacción aprobada por el Señor Jefe Político, con sola la condición de que jamás se pudiese edificar en la Plaza de la Fuente delante de su casa, sin cuyo requisito no haría el sacrificio pecuniario que le resultaba de la expresada transacción, adquiriendo por él un derecho a título oneroso para que nunca se le privase de las vistas hacia la Plaza de la Fuente nueva y su frente. Que esta condición aunque parecía (...) por

tener la villa comprado a censo el terreno de dicha Plazuela con el expreso pacto de convertirlo en Plaza Pública y nunca poder levantar en ella edificio alguno, y estar así aprobado en el expediente de obras públicas hechas en este mismo año, lo proponía sin embargo a mayor abundamiento y corroboración de los derechos que en todo tiempo pusiese reclamar. Y tanto los expresados Señores que componen la Ylustre Corporación presente, cuanto el Don Baldomero de Talledo, a todos los cuales dos fe, conozco, se obligan a estar y pasar por lo contenido en este instrumento...”⁵⁰

Definitivamente quedó todo zanjado a principios de los años cuarenta: *“Marzo primero de 1844 Cesión, convenio y obligación.- En la villa de Castro Urdiales a primero de Marzo de mil ochocientos cuarenta y cuatro; ante mi el Escribano del número de la misma y su Juzgado y de los testigos que al final se nominarán, constituidos personalmente, de la una parte, Don Baldomero de Talledo, y de la otra Don José Antonio de Carranza y Don Pascual de Murga, todos de esta vecindad, a quienes doy fe conozco, dijeron: Que en el año pasado de mil ochocientos y treinta y cinco fue denunciada por ruinosa la antigua Casa Torre radicante en esta población y su calle titulada de la Torre, propia del Señor Marqués de Torre-Casas, y sobre cuyo particular se siguieron varias condiciones liciticiosas con el apoderado General de este Título, que lo era Don José de Cereceda vecino del Concejo de Zalla en Vizcaya; y después de haberse originado muchos y crecidos gastos y dádose providencia mandando la demolición de el Edificio, como Cereceda se encontraba sin fondos de su principal para reedificarle según reglas de policía, habló éste con el Don Baldomero y convinieron ambos el ceder el primero al último el citado edificio a prenda pretoria bajo de ciertas condiciones y a calidad entre ellos de reedificarle y satisfacer anualmente a la representación del Marquesado la cantidad de mil ciento cincuenta reales de vellón mientras poseyera indicada finca el propio señor Talledo o quien le sucediere”⁵¹.*

Por otra parte, también, y a la vez que los ediles resolvían la cuestión de la torre, abordaron en 1836 la mejora integral y ensanchamiento de la Plazuela: *“Octubre, 31 de 1836 Convenio y obligación.- Estando congregados en la Sala consistorial de la villa de Castro Urdiales, a treinta y uno de octubre de mil ochocientos treinta y seis, los señores Don Pascasio de Murga Alcalde constitucional de ella, Don José Antonio de Carranza, su Teniente, Don Francisco de Ontañón, Don Ignacio de Landavase, don Ramón de Carranza y don Teodoro del Aceval, Regidores capitulares, y Don Saturnino de Peñarredonda Síndico Procurador General del mismo, que son los que actualmente componen su Ilustre Ayuntamiento, por ante mi el infraescrito Escribano del número y Juzgado, dijeron: Que en virtud de Real Orden de veinte y cuatro de Agosto de mil ochocientos treinta y cuatro, que faculta la venta de fincas del común cuando su importe sea destinado a obras de utilidad pública, instruyó la Corporación presente un expediente, que fue comenzado por mi testimonio y siguió por el de mi comprofesor el finado Gil Urrutia,*

⁵⁰ A. H. P. C., Protocolos notariales de Castro Urdiales, leg. 1866, folios 407 412, Escribano José de Llano.

⁵¹ *Ibidem*, leg. 1870, folios 45 – 49, Escribano José de Llano.

haciendo ver la necesidad que había en esta Población de una Fuente, un Lavadero de Pescas, carnicería y otros edificios de uso general, para cuyo costo propuso la venta de algunas fincas que casi ningún provecho daban a la Villa y puestas en manos de particulares se mejorarían, hermoseando al mismo tiempo el aspecto público. Dicho expediente en donde constan las tasaciones y propuestas de las ventas y obras proyectadas, fue aprobado por el Señor Gobernador Civil y oficinas de Propios de esta Provincia, en veinte y tres de Noviembre del año próximo pasado, y hallándose ya en un estado casi de conclusión las obras indicadas, pero como siempre estas requieren regularmente algunos gastos y mejoras más que las que al proyectarlas se proponen, y por otra parte se han visto los Señores... en la absoluta necesidad de usar del fondo realizado y destinado a ellas para suministrar alimento a las Tropas que continuamente han transitado por esta Villa en la presente guerra civil, ha llegado el caso de no poder satisfacer los últimos plazos a los rematantes de las obras mencionadas, viéndose el Ayuntamiento en un verdadero conflicto. Sin embargo reconociendo que si bien la obra de la Fuente y Lavadero de Pescas es conocidamente de utilidad común, los edificios que se hallan al frente tienen la doble ventaja del mismo uso y de las vistas que gozan al mar, y que nunca podrán quitárseles, hecha en aquel sitio la Plaza y fuente que está aprobada por la Superioridad, determinó la Ilustre Corporación presente proponer a los dueños de las casas indicadas entregasen alguna cantidad para poder concluir las obras; nombrada al efecto una comisión se reunió a dichos propietarios, y convinieron y graduaron que Don Baldomero de Talledo, Don Pedro Estevanot, Don Lucas Varanda, Don Manuel de Trucíos, Don Jesús de Posadillo y Doña Emiliana de Murga satisficiesen a mil reales de vellón cada uno. Do José de Carasa y Doña María de Baqiola a cuatrocientos reales cada uno, y ciento y setenta Doña María Ángela de Varanda; en la inteligencia y bajo el pacto solemne de que con estas cantidades, que en total hacen la de cinco mil novecientos y sesenta reales de vellón, adquieren dichos dueños de enunciados edificios a título oneroso el derecho para si y sus sucesores de las vistas y luz de la parte del mar, sin que jamás por pretexto alguno se pueda edificar en dicha Plaza de la Fuente nueva ni obstruir las vistas que compran por este instrumento”⁵².



⁵² *Ibíd*em, leg. 1866, folios 407 412, Escribano José de Llano.



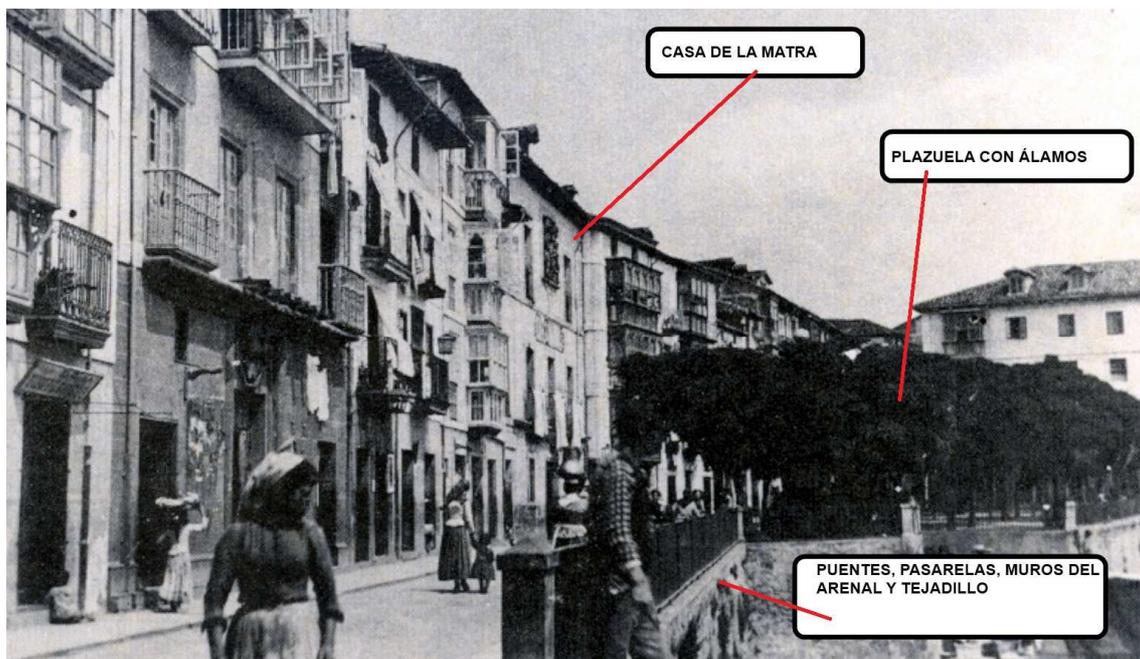
En resumen, como muy bien observó Prada Iturbe al consultar algunos documentos municipales⁵³, se acometieron en la década de los años treinta del siglo XIX importantes reformas en el muro de la Plazuela, sobre el paredón de la Dársena y entre esta zona de esparcimiento y la calle de la Torre.

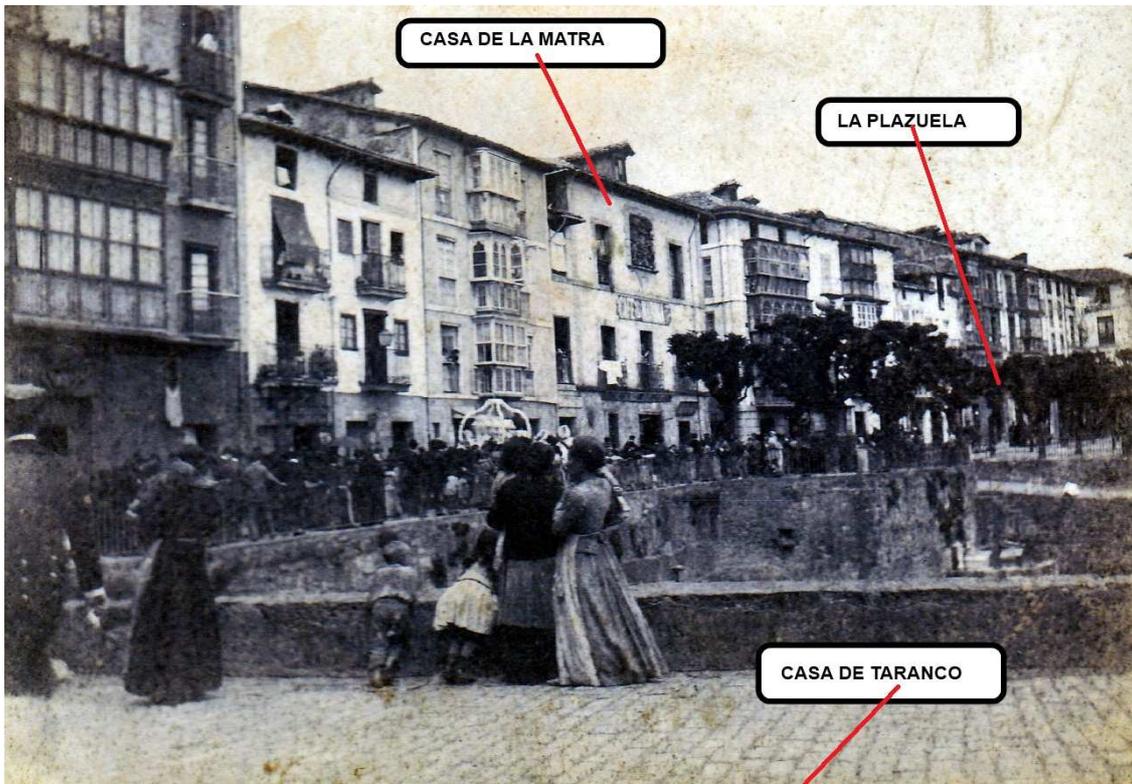
⁵³ Prada Iturbe, L. La Ilustración de Castro, marzo de 1999, A. M. C. U., leg. 1045, exp. 7.

Apareció en la Plazuela una nueva e importante fuente: “La nueva fuente está completamente detallada, se hizo con caliza blanca de Otañes, tenía 4 caños de plomo de una pulgada. Un obelisco o pirámide de la misma piedra en tres piezas, descansaba sobre cuatro dedos de bronce, los adornos y las letras adaptadas a la piedra de la fuente eran del mismo metal o de plomo dorado al óleo. Recibía agua por un tubo de plomo, de 3 pulgadas, procedente de la Fuente Vieja de la Rúa y Santander, distante 50 metros... Cerca de la fuente se hizo un lavadero y abrevadero para las bestias, además de otro que había en San Francisco. Costó 22.000 reales. Dice Madoz “Al O. de la Dársena hay una plazoleta con ocho álamos en figura de ciprés muy altos y una fuente de 4 caños...”⁵⁴



⁵⁴ *Ibíd.*





Todas estas obras y remodelaciones municipales, indudablemente significaron que el llamado entonces muro de la Dársena, con sus edificios, vías públicas, pasarelas, rampas y lengüetas, quedara bastante bien consolidado y aderezado entre 1830 y 1845. Pero, no nos olvidemos, quedaba la asignatura pendiente de los viejos muelles norte y sur.

Situación como la que describía el Ayudante de Marina en el año 1845 seguían siendo la más habitual: “Habiendo arrancado la Mar en el último invierno y en los anteriores varios sillares cerca de la planta de las dos cabezas de los muelles que forman la Dársena de este Puerto, se hallan aquellos en riesgo inminente de empachar con su caída la entrada de ella. En su consecuencia la Junta de Muelles aquí establecida, con fecha 10 de marzo último, hizo reclamación a la Autoridad respectiva a dicha Corporación, para con la urgencia que de suyo trae la importancia de estas obras y aprovechando la estación del verano en que íbamos a entrar, se procediese a la reparación de los daños que causan dichos sillares arrojados en la entrada de la Dársena, y evitar los mayores que amenaza tener lugar, con la caída de la una o la otra cabeza de dichos muelles, pues los dos están mu deteriorados por la falta de las indicadas piedras, que es en la parte sumergida, aun en la baja marea de aguas vivas. Mas hasta la fecha nada se ha hecho, ni siquiera aprontar los útiles y materiales que son necesarios emplear al efecto. Y como dichas obras no pueden hacerse en esta costa sino en los dos o tres meses de verano que restan, como V. S. sabe muy bien, he creído es mi deber elevarlos, como lo hago, a su superior conocimiento”.

Era imprescindible cuidar con mucho tacto y esmero a los viejos muelles, pues como decía un ingeniero de la época: “*En la Dársena hay que atender a la conservación y reparación de los muros de sus antiguos muelles, que son de sillería en seco y medianamente labrada, cuyas juntas modernamente se han tomado con mortero hidráulico, limitándose en las épocas anteriores a acuñarlas con tacos de madera, que además de entrar apretados, con la humedad tomaban mayor volumen y comprimían los sillares contra sus inmediatos*”⁵⁵.

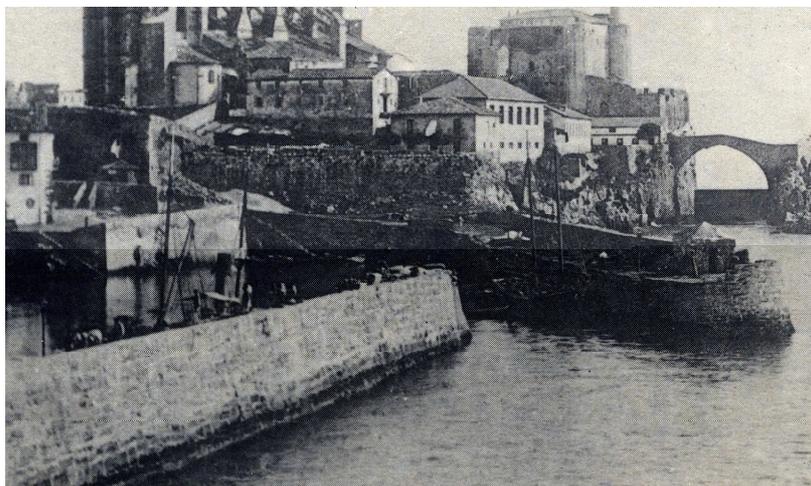
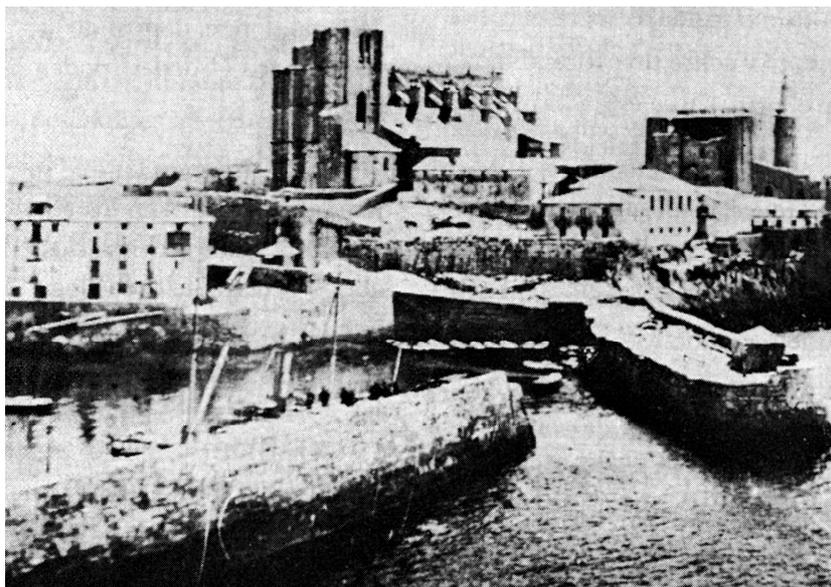
A diferencia de otras épocas algo se logró en los años centrales de aquel siglo XIX. “Se establecieron nuevas tasas y arbitrios, gracias a los cuales las obras de arreglo y mejoras del puerto pudieron comenzar. Entre 1840 y 1860 hubo permanentemente en la Villa cuadrillas de canteros trabajando en los muelles y aledaños. Pero la verdad es que todavía no se trataba, como lo será en las últimas décadas de la centuria, de una construcción integral y de gran envergadura. La Junta de obras del Muelle de Castro Urdiales manifestaba en el año 1849 que estaban trabajando en las obras 8 canteros, 18 peones, 1

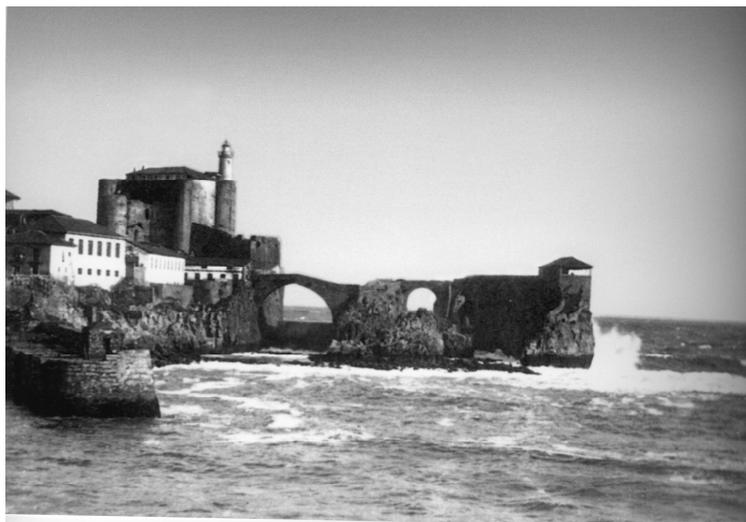
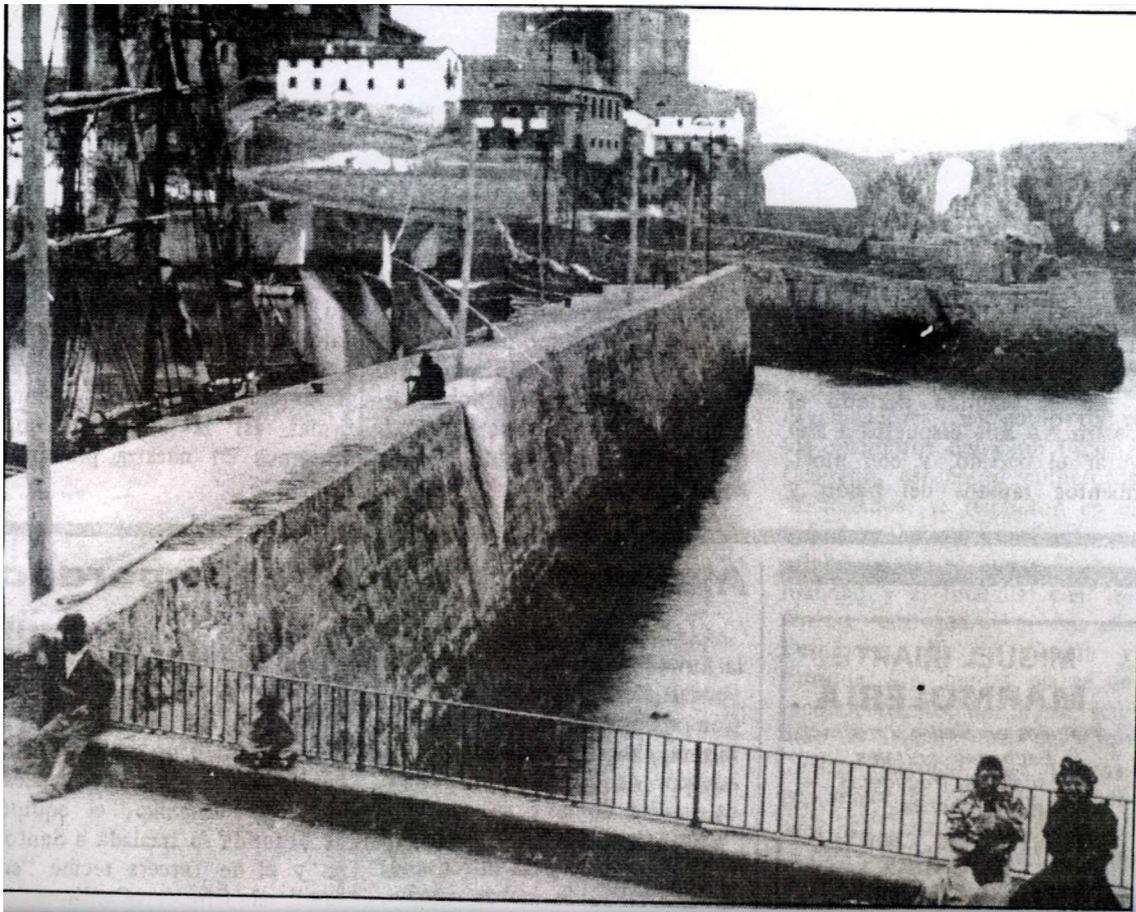
⁵⁵ Ojeda San Miguel, ob. cit., pp. 133-142.

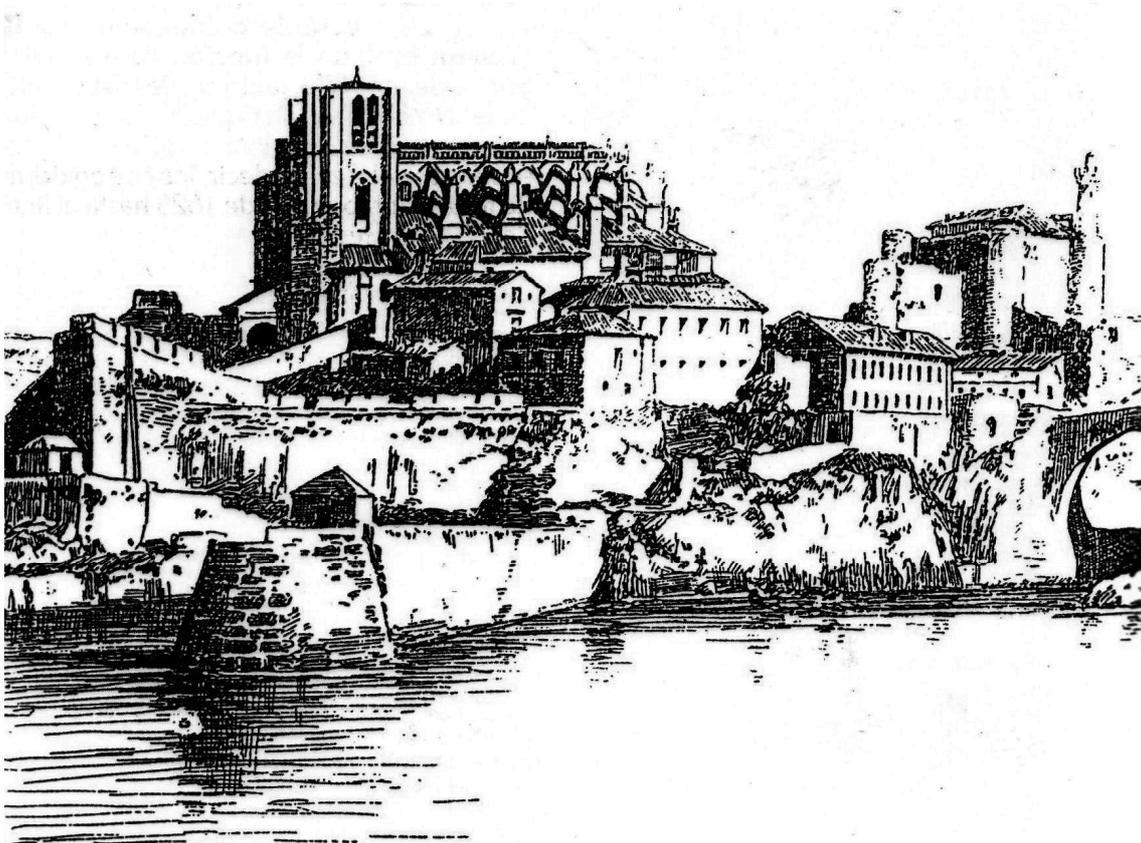
carpintero, 3 carreteros y 3 mujeres”⁵⁶. Dentro de la Dársena la obra más importante, pues fue realmente nuevo y algo más que las acostumbrados puros reparos, apareció en 1852: el constructor José González Quijano (el mismo que levantó la torre del faro) fabricó una moderna rapa en ayuda de los trabajos pesqueros.



⁵⁶ *Ibíd.*







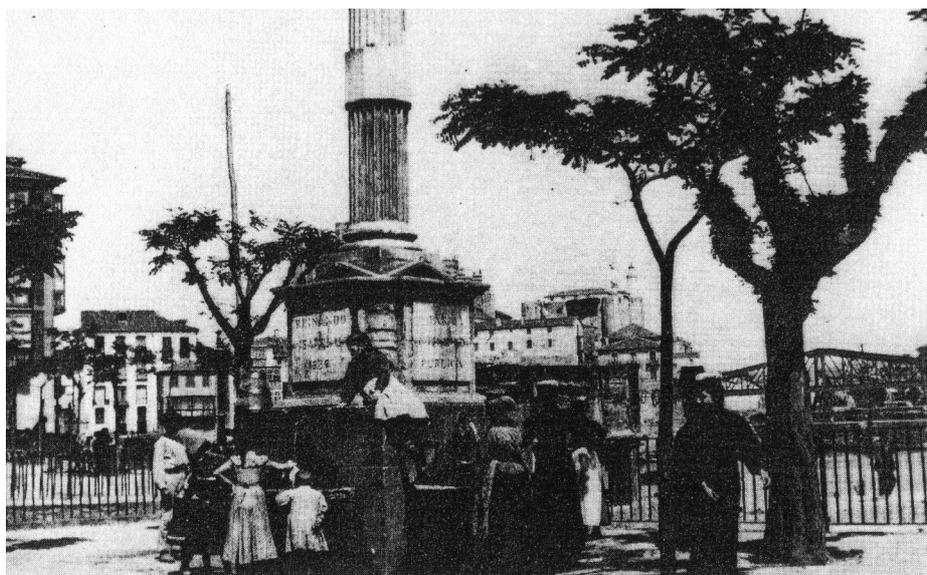
Continuó en aquellos años el Ayuntamiento intentando también mejorar, con una óptica mucho más urbana que portuaria, toda la fachada del muro de

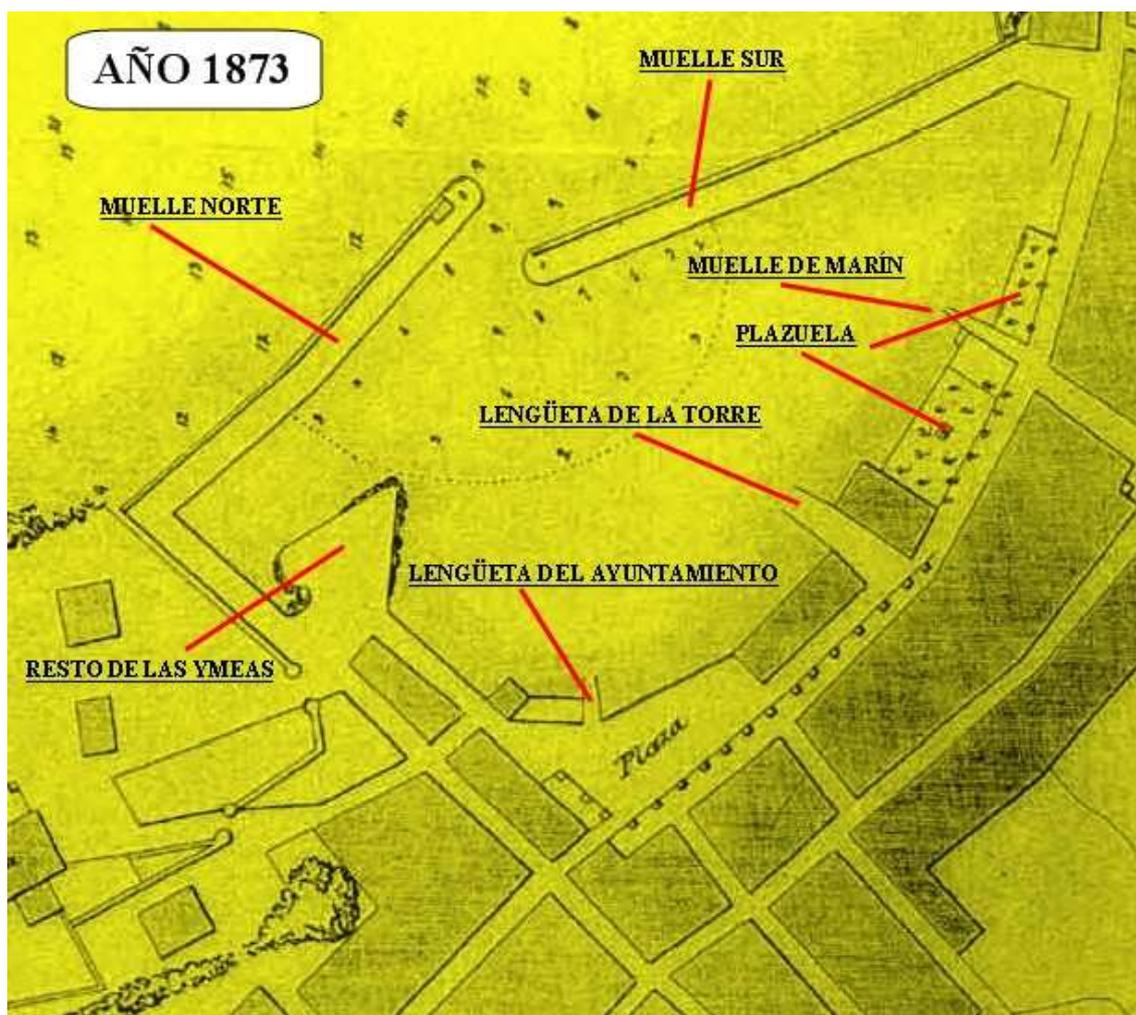
la Dársena. Entre los años 1862 y 1863 “se arregla el paseo de Santa Ana y decide trasplantar la fuente de la Plazuela al sitio frente a la casa de los herederos de Salcedo, para dejar mayor espacio al paseo de la Plazuela extendido a la nueva rampa y demoler los pretiles que dan a la Dársena colocando en su lugar verjas de hierro”⁵⁷. El bonito rincón de la Plazuela quedó casi completado para el disfrute de los castreños con la colocación de una serie de columnas de hierro para soporte del alumbrado en 1878⁵⁸.



⁵⁷ Prada Iturbe, L., La Ilustración de Castro, abril de 1999.

⁵⁸ Prada Iturbe, L., La Ilustración de Castro, julio de 1999.



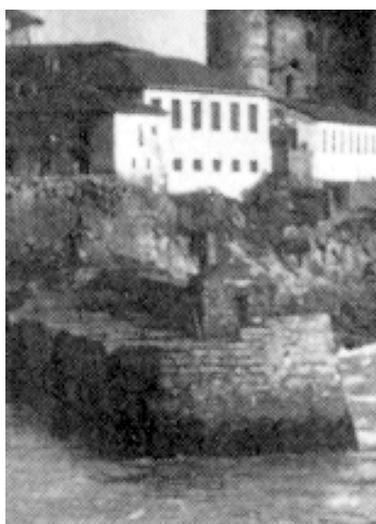
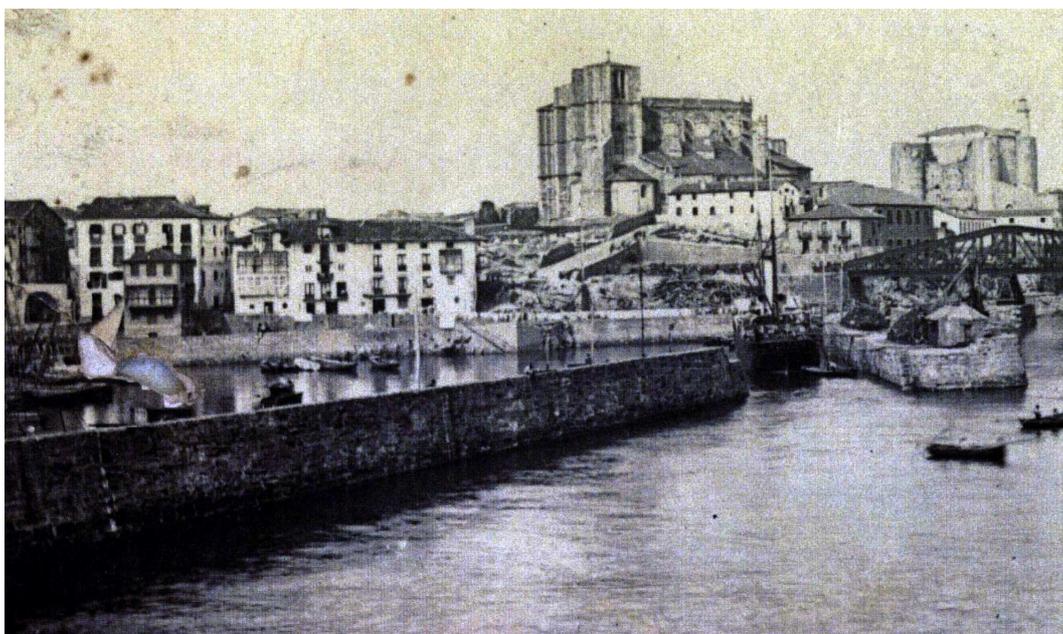


Aunque sea únicamente a modo de curiosidad, pero es algo que debió repercutir en la seguridad y mantenimiento de las infraestructuras portuarias, sabemos que en 1880 “se autoriza depositar para su carga, mineral de hierro en el muelle norte y Muellecillo a Juan Bayley y a Salustiano de Celis, acarreándolo por la calle Santander, Rúa, Belén, Santa María y Perpetril”⁵⁹.

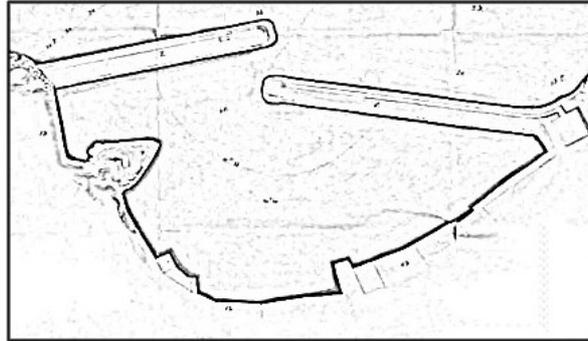
Conocemos ya por otros trabajos que entre los años 1869 y 1890, con el Ayuntamiento como principal instigador y con los intereses mineros como fuertes aliados, se elaboraron una auténtica cascada de proyectos portuarios (Carlos Hudgson, Nicolás Ugarte, Ramón Pérez del Molino, Rafael Martín y Alberto Corral). Todos ellos tenía como objetivo la consecución de un nuevo puerto integral para Castro, lo que significaba la construcción de un gran

⁵⁹ *Ibíd.*

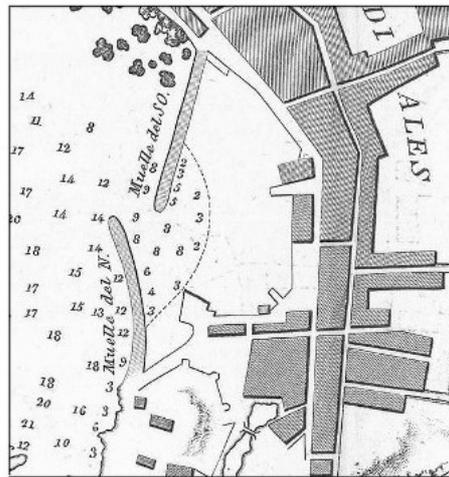
rompeolas, un contradique y nuevas dársenas con vocación comercial⁶⁰. Tales proyectos, que al final simplemente se quedaron en memorias, estudios y papeles, prácticamente se olvidaron de la vieja Dársena o puerto viejo. Algunos recomendaban sencillos arreglos, pero hubo quien hasta incluso recomendaba el relleno de la misma y su total desaparición.



⁶⁰ Ojeda San Miguel, R., Obras de ampliación y mejora del puerto de Castro Urdiales (1831-1928). Historia de un empeño centenario, Castro Urdiales, 2005.



1807



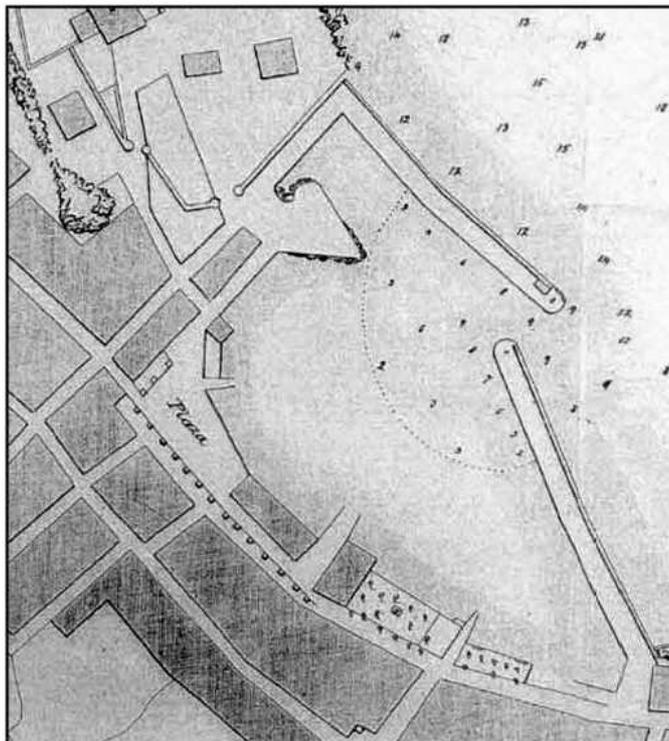
1831



1844

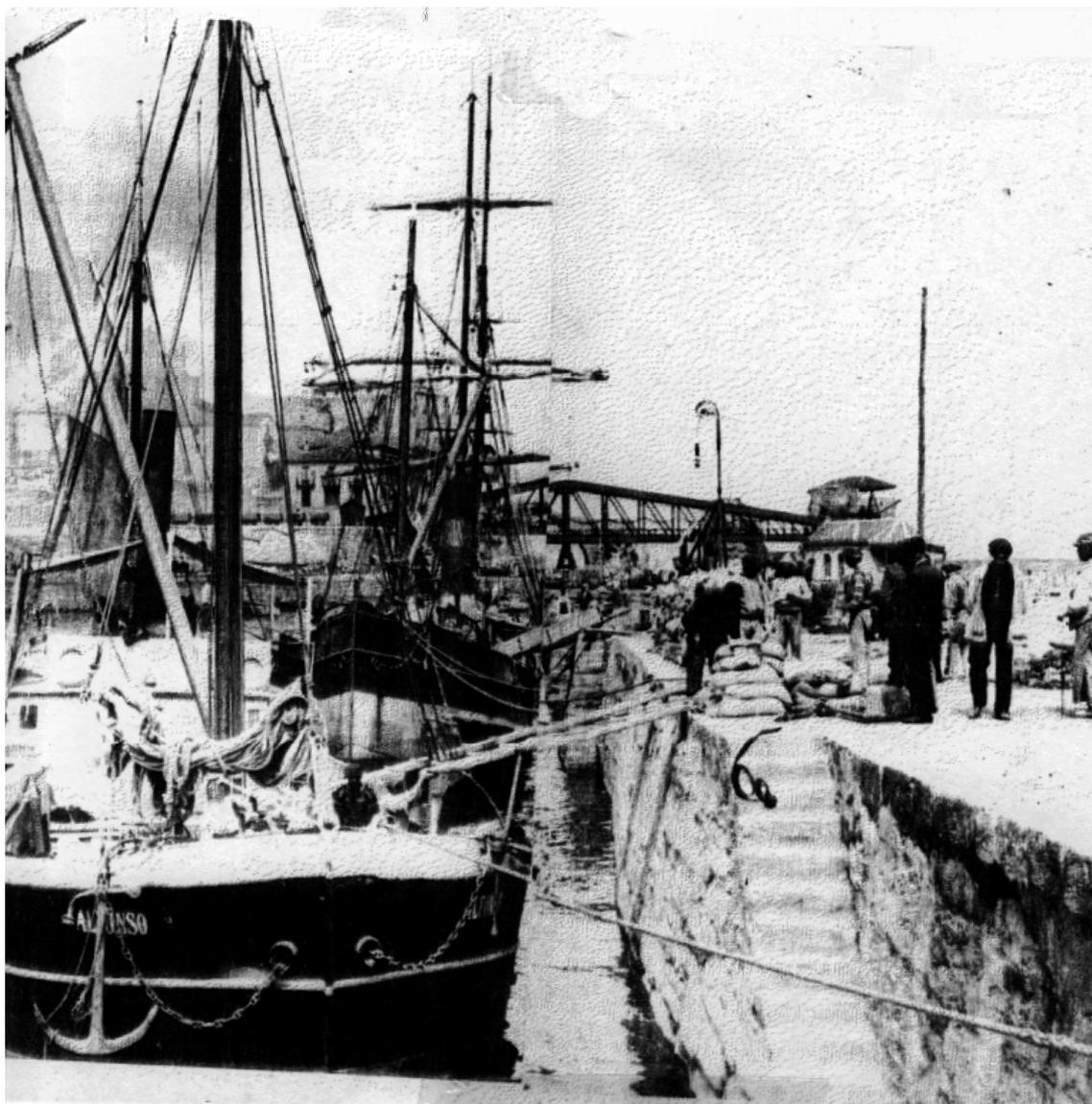


1866



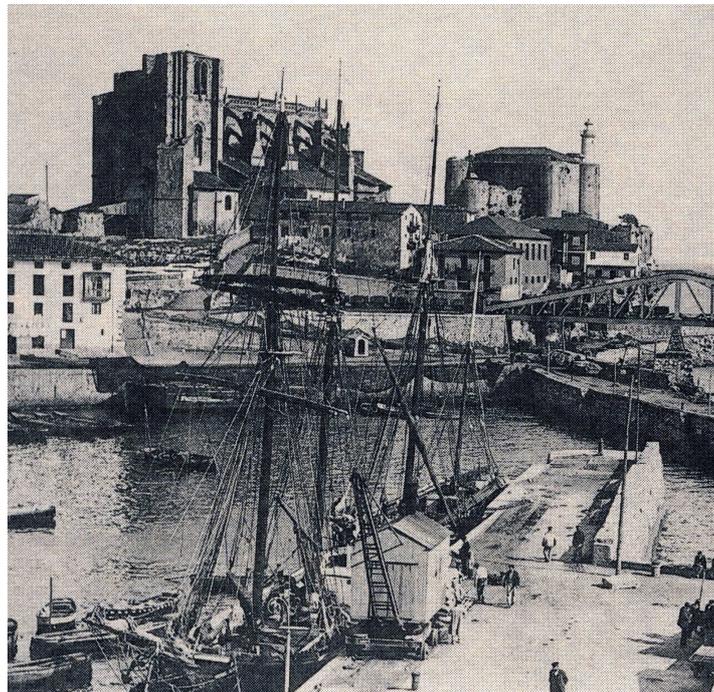
1873

Mientras se debatía, se hacían estudios y proyectos nuestra vieja Dársena seguía allí, como siempre, con la misma estructura y los mismos problemas. Únicamente servía para albergar a la nutrida flota pesquera de lanchas mayores, traineras, botrinos, bateles y botes. Aunque es cierto que, al igual que en épocas pasadas, de vez en cuando y aprovechando la marea pequeños barcos mercantes entraban y atracaban al costado del muelle sur. Era la forma de tener suficientemente avituallada a la población castreña con los productos más imprescindibles para la vida diaria.











Como podemos apreciar, era ésta una auténtica fotografía antigua, casi fosilizada desde hacía siglos, pero que drásticamente iba a cambiar justo cuando acababa la centuria: “Finalizando el siglo XIX se configuró el puerto exterior, para las obras se instaló un ferrocarril entre la cantera de Cotolino y San Guillén, que necesitó sacrificar buena parte de la Dársena, para el tendido de las vías, beneficiando la ampliación de la plaza principal y de otra considerablemente más reducida que se llamaba Plazuela”⁶¹.

Después de casi un siglo de luchar por la construcción de un nuevo y moderno puerto para Castro Urdiales, al final se consiguió. El Estado aprobó la construcción de un gran rompeolas y la creación de nuevos muelles comerciales en el año 1891. Dos años después, en 1893, se adjudicaron las obras a la empresa Pozzi – Oberty. Obras que al final ineludiblemente iban a suponer una profunda remodelación del viejo puerto y de todo el entramado urbano de la Dársena. Para poder llevar a cabo la gigantesca obra del rompeolas era necesario crear un nuevo espacio en el que fabricar los bloques de hormigón; lo que se consiguió en el muelle de Eguilior. Pero también era urgente crear un camino y espacio suficiente para llevar todos los materiales y maquinaria hasta la base del futuro rompeolas en Santa Ana. El 19 de abril de 1897 la empresa constructora recibió la aprobación de las actas de replanteo para crear el camino, pensando en un proceso con dos tramos: “el primero detrás del muro de la Dársena y el segundo de ésta hasta el arranque del rompeolas, cruzando por las peñas de Santa Ana”⁶².

El Estado sufragaba las obras, y el Estado era el titular de las nuevas construcciones. No obstante, con suma rapidez el Ayuntamiento se dio cuenta de que con las nuevas superficies ganadas en la orilla de la mar bien se podían crear nuevas calles, ampliar plazas y modernizar servicios como el alcantarillado. La solución era evidente, hacer una petición para que sobre todo los nuevos caminos pasaran a sus manos. Así, en el año 1898 “El Ayuntamiento de Castro-Urdiales solicita le sean concedidos los terrenos que queden sobrantes de la mejora de aquel puerto para ensanche de aquel puerto. Se le concedió por Real orden de 5 de junio de 1899”⁶³.

Las obras se emprendieron con bastante celeridad: “Para mediados de 1899 ya se había terminado el camino de servicio que iba por la Dársena. El

⁶¹ Prada Iturbe, L., La Ilustración de Castro, septiembre de 2000, p. 4.

⁶² Ojeda San Miguel, Obras..., ob. cit., pp. 153-155 y 184-189.

⁶³ *Ibídem.*

segundo trozo, hasta Santa Ana, era más difícil y lento de realizar: primero hubo que esperar algún tiempo para poder realizar varias expropiaciones, y luego surgieron, además, graves inconvenientes técnicos. En un principio se pensaba realizar esta parte del camino de acceso al rompeolas utilizando simplemente un relleno de escollera, “pero vista la imposibilidad de llegar al perfil definitivo por los constantes arrastres producidos por las corrientes que cruzaban el boquete 1 (Santa Ana) y que de realizarlo era a costa de un gran volumen de piedra lo que encarecería la obra”, los planes tuvieron que variarse. Al final el camino se construyó utilizando mampostería, sillería y escollera utilizando las piedras surgidas del desmonte y voladura de muchas de las rocas cercanas a Santa Ana. También de produjeron modificaciones en el pavimento: “se cambió el pavimento de adoquinado por homigón, en la parte correspondiente entre la dársena y el rompeolas..., debido a la difícil colocación y resultado que supone, el sentar el adoquín sobre la capa de arena que había de echarse sobre la escollera y que al desaparecer con el tiempo por introducirse en los huecos de ésta, se movería el adoquinado, inconveniente que desaparece con el pavimento en hormigón”⁶⁴.

El segundo de los caminos, el que iba desde el muro de la Dársena hasta el arranque del rompeolas, junto al peñón de Santa Ana, acabó un poco más tarde, el 19 de junio de 1901, recién estrenado el siglo XX. “Un año después, el 20 de mayo de 1902 recibió el visto bueno del Ingeniero Jefe de Santander”⁶⁵. Aprovechó las circunstancias el Consistorio castreño para montar un novedoso sistema de alcantarillado: “Con el ensanche del muelle del Oeste y la construcción del camino no hubo más remedio que mover todas las alcantarillas de la zona. En el mes de abril de 1899 finalizaron las obras de la parte de la Dársena y un año después las más cercanas a la zona de San Guillén. El 22 de enero de 1903 el contratista firmó los documentos oficiales de entrega y finalización de esta obras generales de alcantarillado”⁶⁶.

Los nuevos caminos se idearon como rutas de acceso imprescindibles para que en el futuro, cuando el puerto comenzase a funcionar como tal, personas, carruajes, mercancías y otros enseres pudieran llegar con garantizada facilidad a los muelles. Pero, antes de eso, cumplieron otra importantísima función. Fueron la base del “Ferrocarril de las Obras del Puerto”. Bordeando la mar, el

⁶⁴ *Ibíd.*

⁶⁵ *Ibíd.*

⁶⁶ *Ibíd.*

ferrocarril auxiliar que se montó, para llevar todos los materiales y bloques a las obras, “iba desde las inmediaciones de Cotolino hasta las proximidades del Peñón de Santa Ana. En realidad se puede considerar que estuvo compuesto de dos secciones, con centro en las cercanías de la vieja punta del Torrejón y muelle de Eguilior: un ramal, el primero en ser construido a partir de 1893, llegaba hasta las canteras de Cotolino, el otro partía en dirección a San Guillén. Tenía doble vía, cada una de 0,75 metros de ancho, y un recorrido total próximo a los 3 Kilómetros... La otra línea, la que iba hasta las cercanías de la ermita de Santa Ana, se instaló más tarde. Iba sobre lo que técnicamente los ingenieros llamaban caminos de acceso, bordeando la Dársena y San Guillén, que tal como hemos visto se finalizaron en 1899 y 1902... El entramado ferroviario de las obras del puerto estuvo casi tres décadas en funcionamiento... Bien entrada la década de 1920 el ferrocarril dejó de prestar sus servicios”⁶⁷.

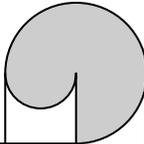
Todas estas gigantescas y largas en el tiempo obras portuarias transformaron en Castro Urdiales muchas cosas. Los nuevos rompeolas, muelles y caminos de acceso abrieron definitivamente la orilla de la Mar a los castreños. Cambió hasta la propia mentalidad de las gentes, que vieron ahora a la ribera como la mejor zona de esparcimiento y paso. Se abrió una nueva ventana y los habitantes de Castro acabaron cambiando de costumbres. Si antes, a través de calles pequeñas y tortuosas, rampas y lengüetas de mala calidad, de forma incómoda se acercaban a la Mar, ahora las nuevas infraestructuras invitaban a pasear y disfrutar de las caricias del agua.

Hasta entonces, a excepción de la Barrera, las dos plazas de la Villa, la del Ayuntamiento y la Plazuela, habían sido siempre de tamaño bastante reducido. Ahora, con las nuevas obras crecieron hasta convertirse definitivamente en el centro de las actividades oficiales y sociales del Municipio.

Para acabar este dilatado recorrido, hay que hacer notar que estas transformaciones, en esencia el último de los zarpazos que desde la Edad Media se daban a la ribera castreña, produjeron una disminución del tamaño y capacidad de la Dársena. En el interior del puerto viejo cabían ahora menos barcos; pero, a cambio, los pescadores, sus principales usuarios, enseguida notaron toda una serie de ventajas y mejoras evidentes. Cargar y descargar, subir y bajar, varar y amarrar las embarcaciones, fueron tareas mucho menos

⁶⁷ *Ibíd.*

pesadas. Los muelles y nuevo muelle de la Dársena salieron altamente consolidados. Nuevas y más amplias rampas, escaleras y, como dice una memoria de 1902, *“El aumento de accesorios, argollones y postes de amarre obedece sin duda a lo insuficiente y escasos que resultaban los proyectos dado el gran número de embarcaciones que se abrigan en la dársena”*⁶⁸.



Un muelle de toscos sillares defendía a Flavióbriga de las iras del mar, partiendo desde La Barrera y prolongándose hasta enlazar con el del sur de la Dársena. Constituía ésta un polígono irregular, de superficie capaz para poder fondear en su recinto, en seguro abrigo, las embarcaciones de pesca de la villa y los pataches y bergantines que, de cuando en cuando, entraban en ella, y cerraba su perímetro, además del muelle sur, otro llamado del norte, que, arrancando en San Guillén, avanzaba hacia el primero, dejando sólo entre ambos estrecha gola, la estrictamente necesaria para dar paso a aquella clase de naves y conseguir al mismo tiempo la mayor quietud para las aguas interiores.

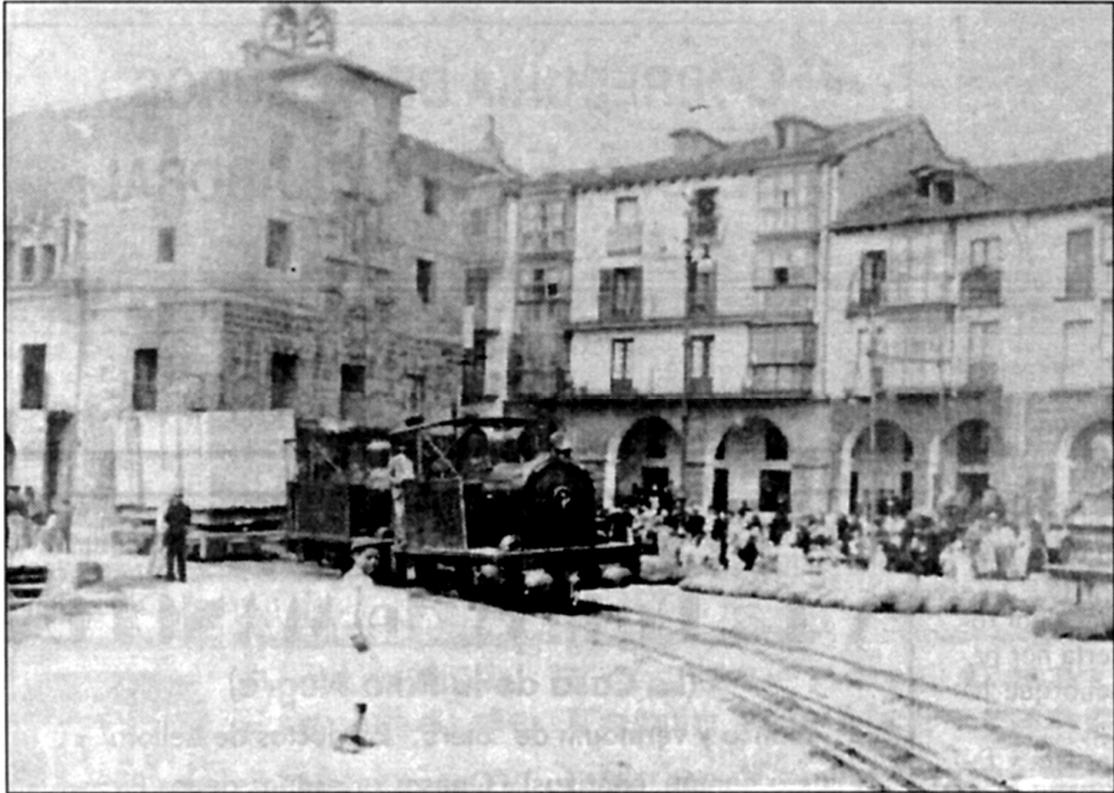
Luis Ocharan Mazas

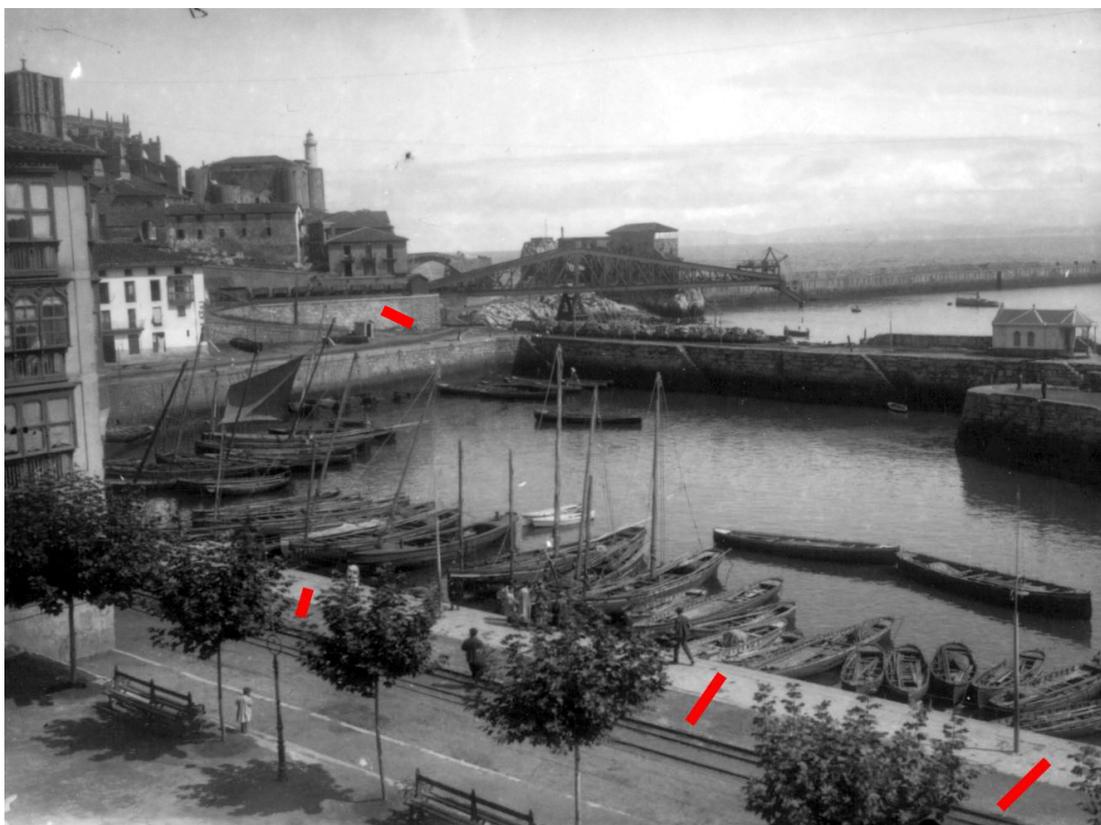
Marichu

1918

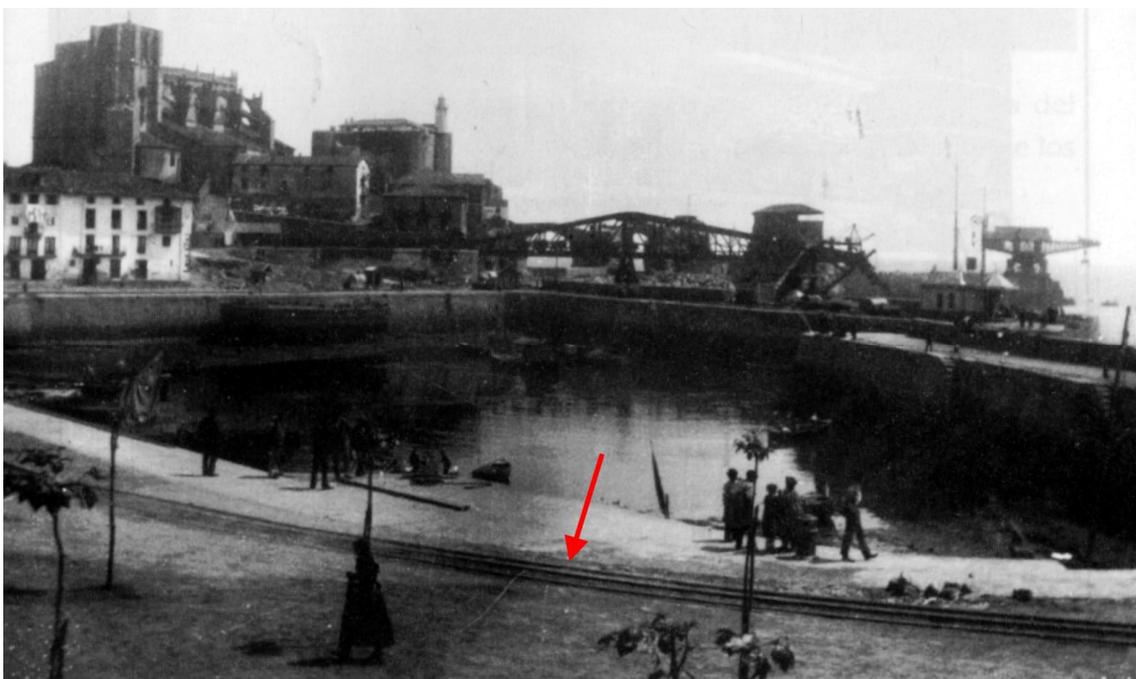
⁶⁸ *Ibíd.*

LOS NUEVOS CAMINOS, PASEOS Y ACCESOS DE LA DÁRSENA SE LLENARON DE VÍAS FÉRREAS, Y ASÍ SE MANTUVIERON HASTA LA FINALIZACIÓN DE LAS OBRAS DEL ROMPEOLAS.

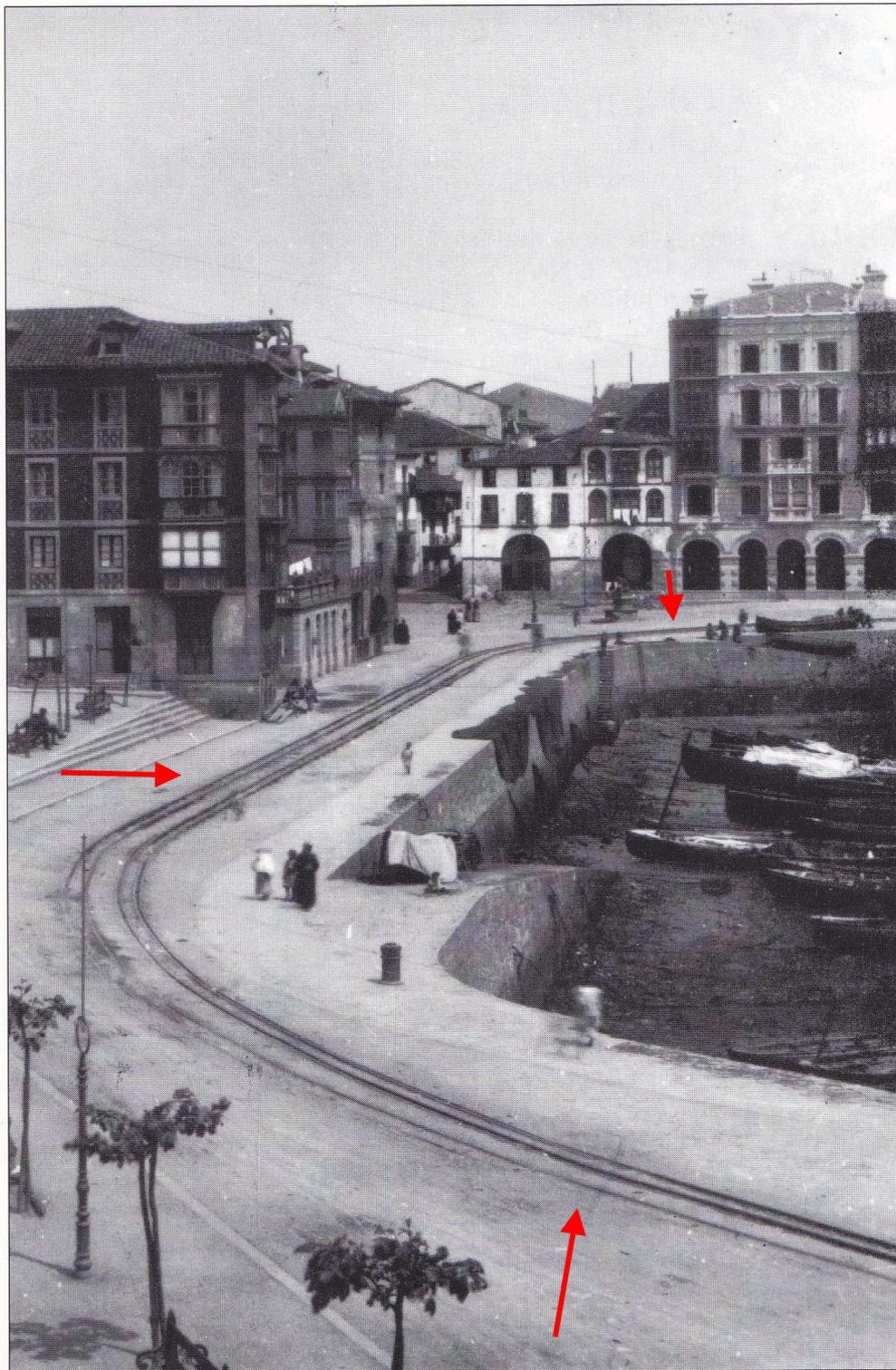








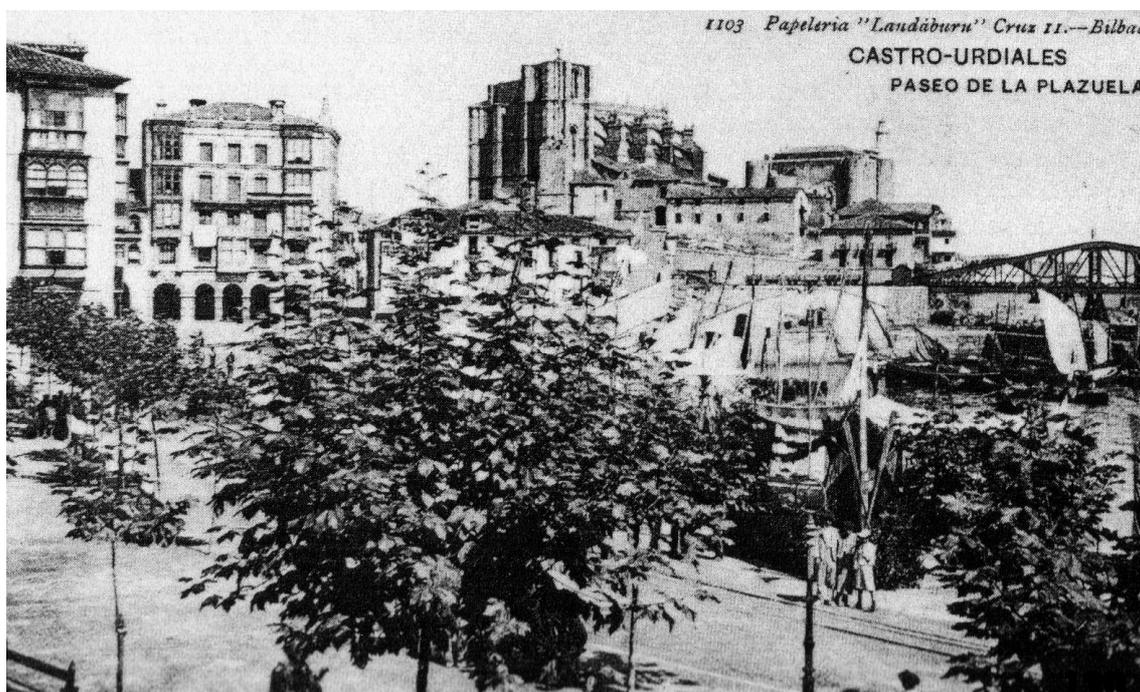


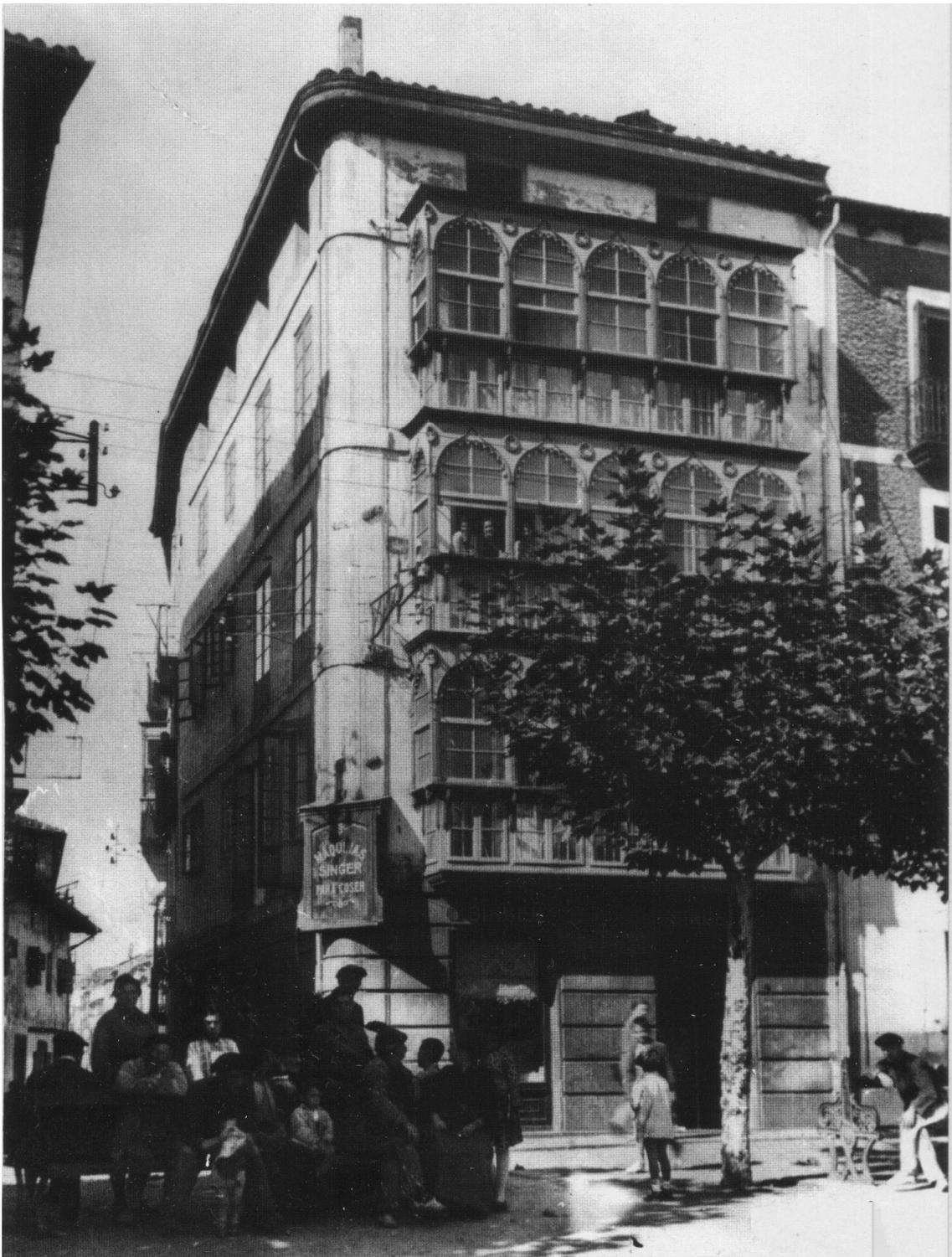


LAS PLAZAS SE ENGRANDECIERON HASTA CONVERTIRS EN EL CENTRO DE LA VIDA SOCIAL Y FESTIVA DE CASTRO URDIALES.





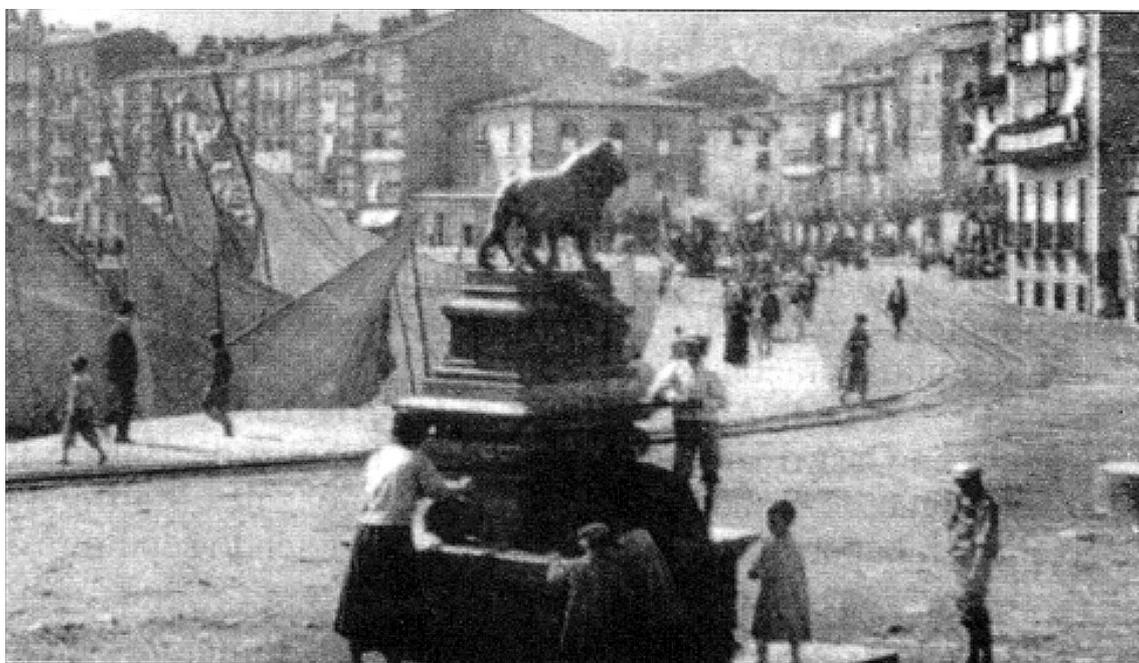




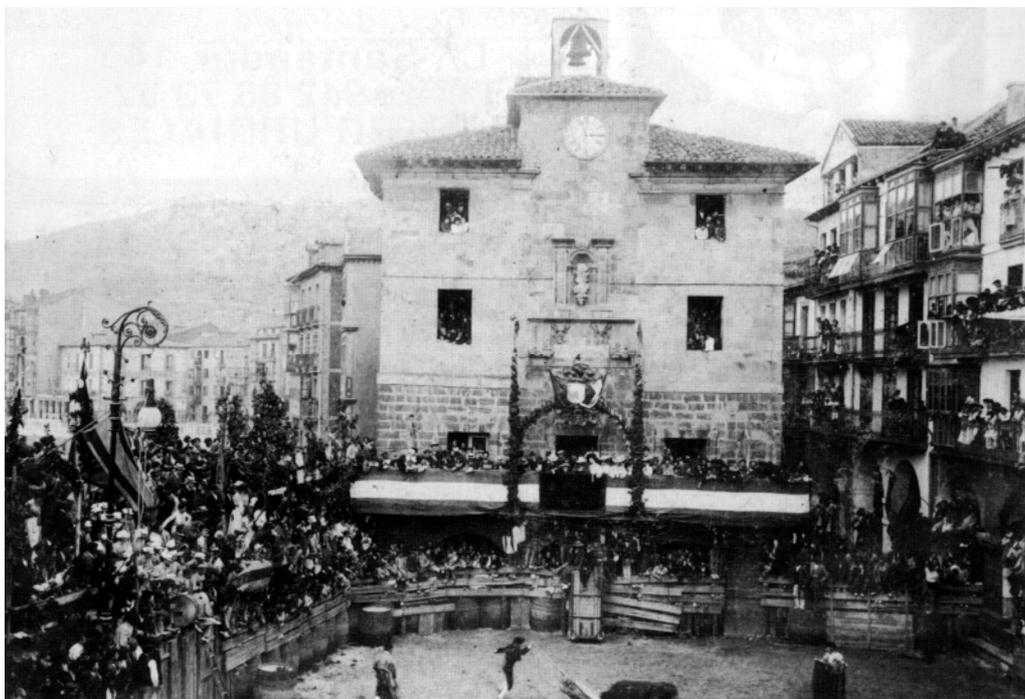














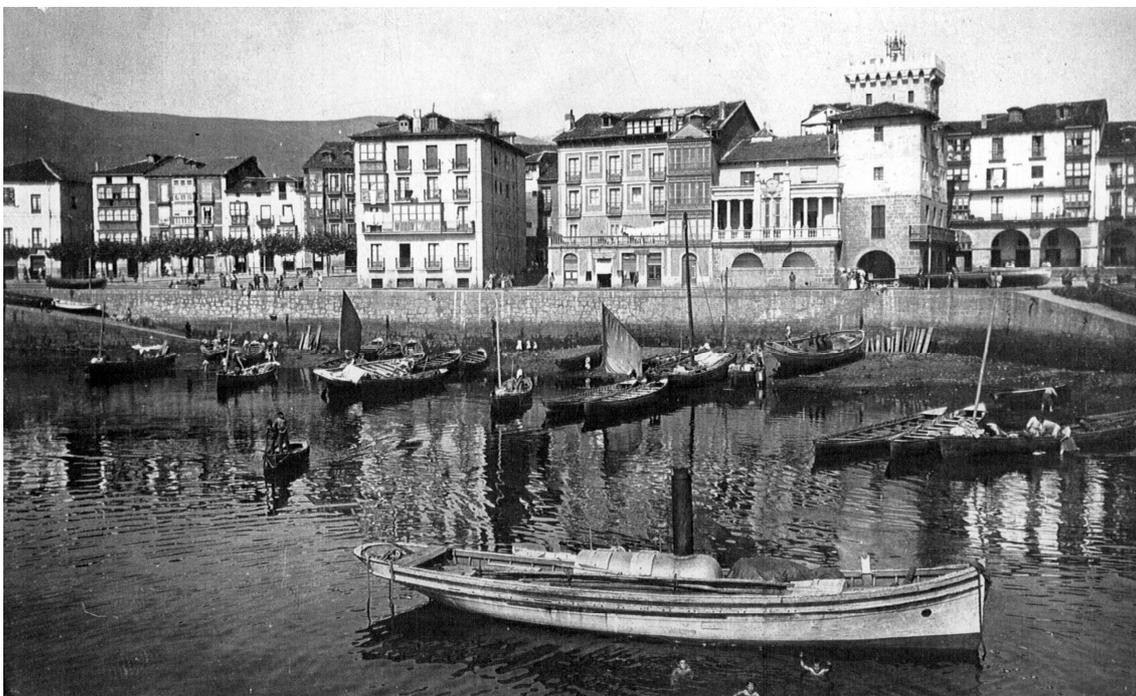
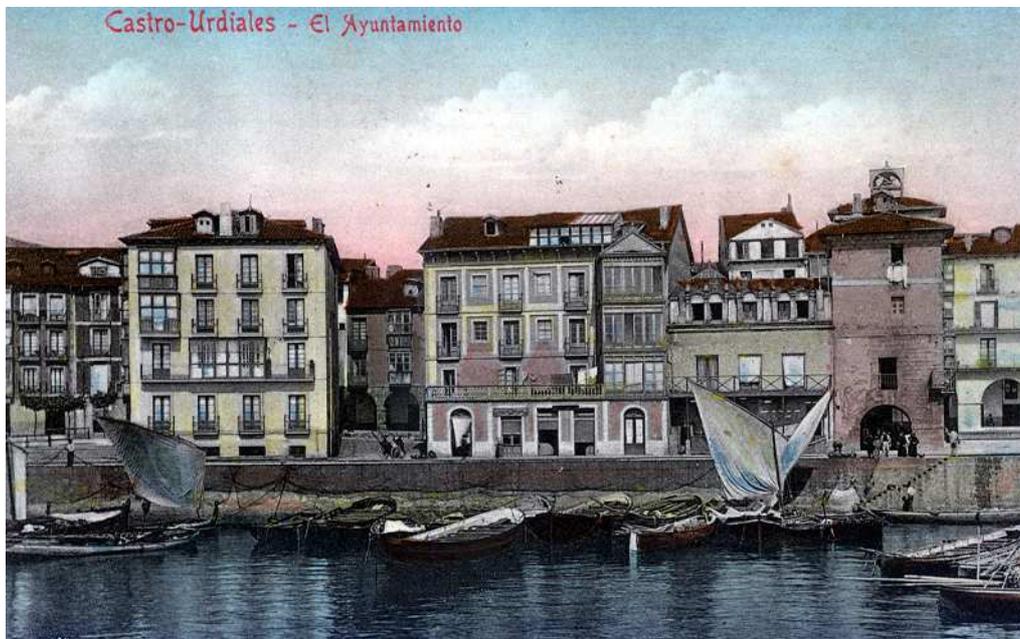


UNA CORRIDA DE TOROS EN CASTRO URDIALES.

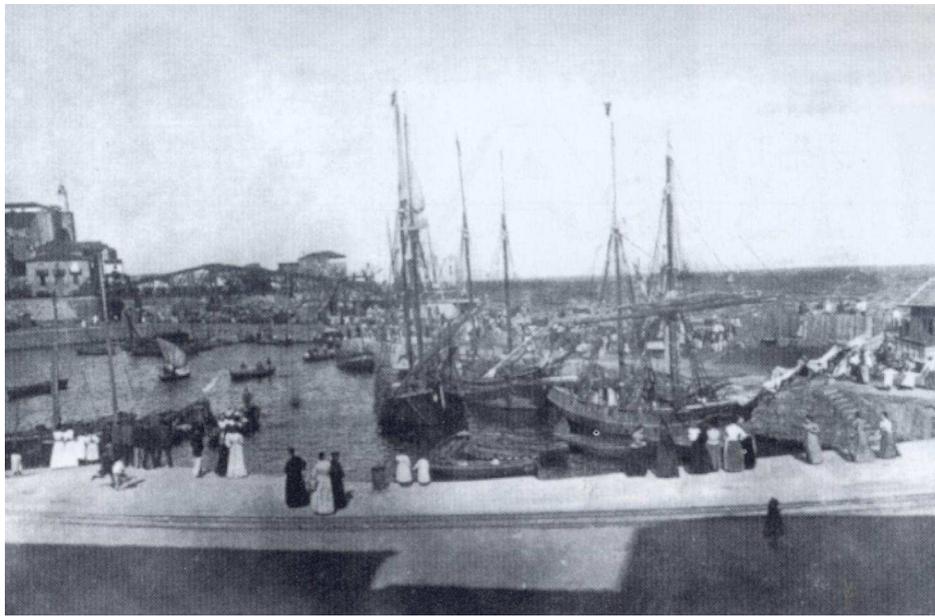
L. Ochirán.



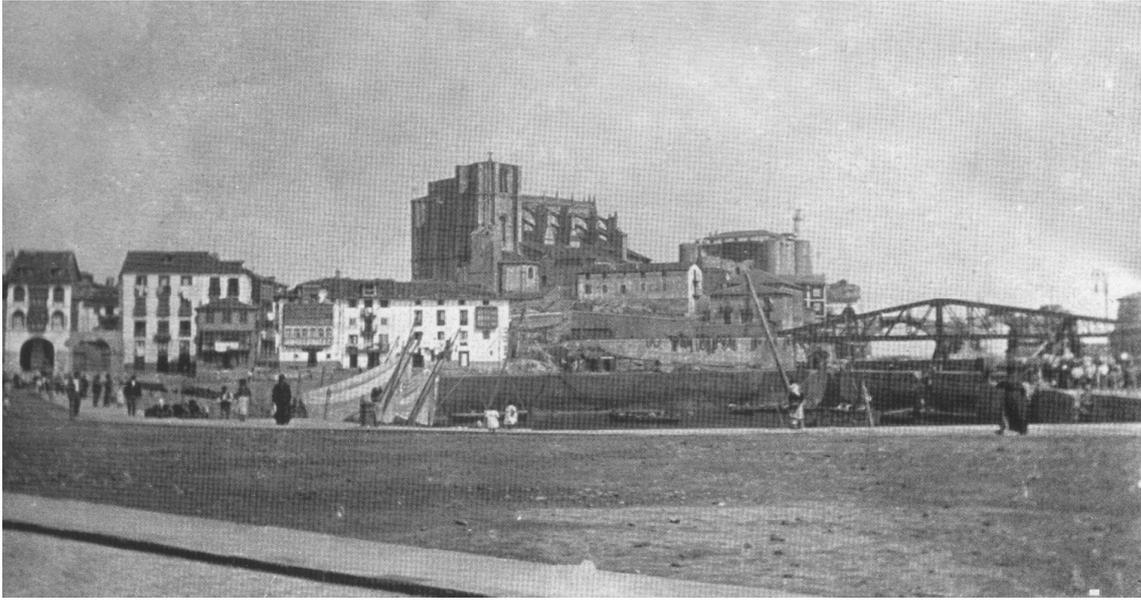
UN GRAN PASEO MARÍTIMO SE ABRÍA A LOS VIANDANTES DE LA DÁRSENA, A LA VEZ QUE FACILÓ ENORMEMENTE LA PROPIA VIDA MARÍTIMA.

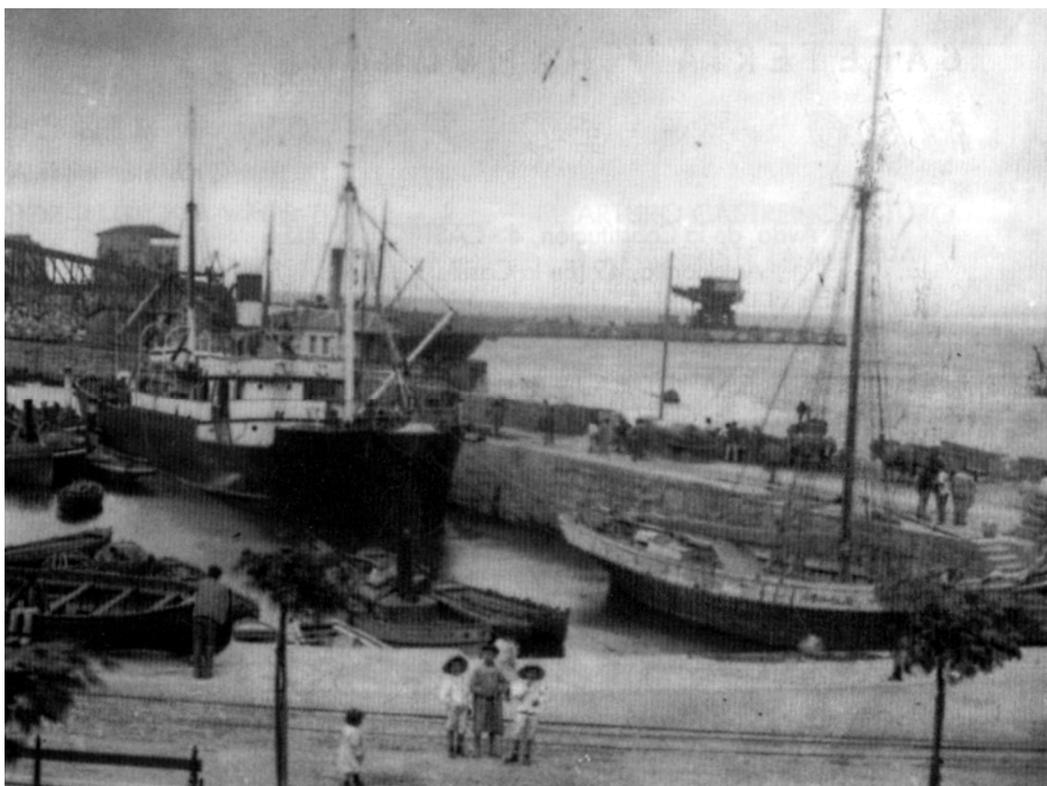




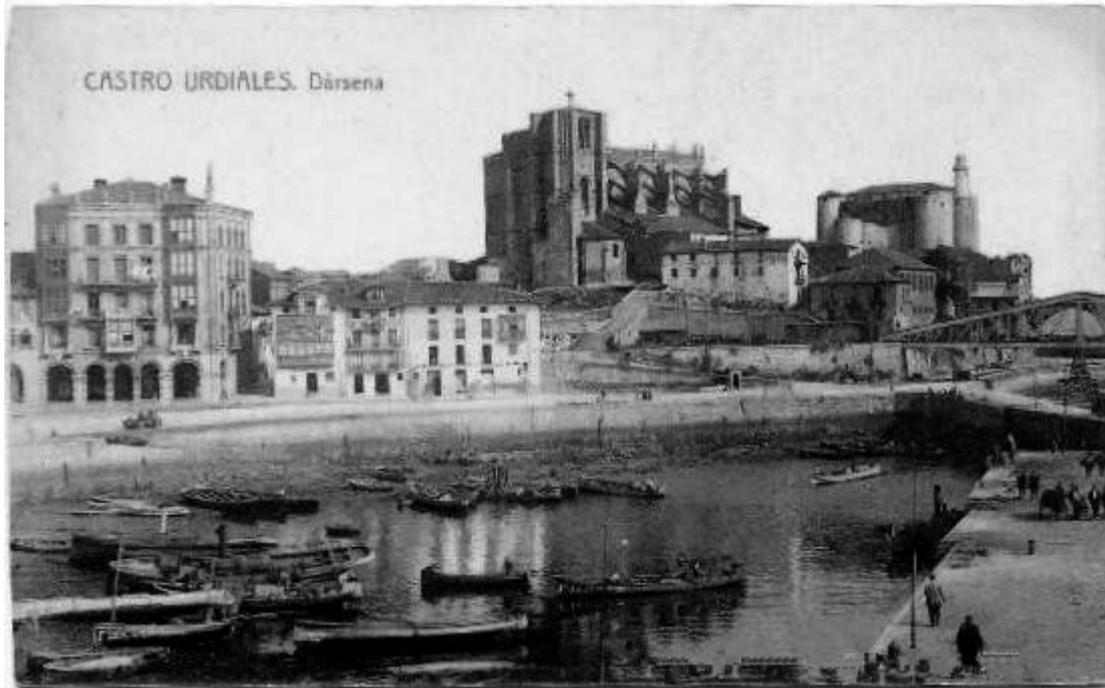






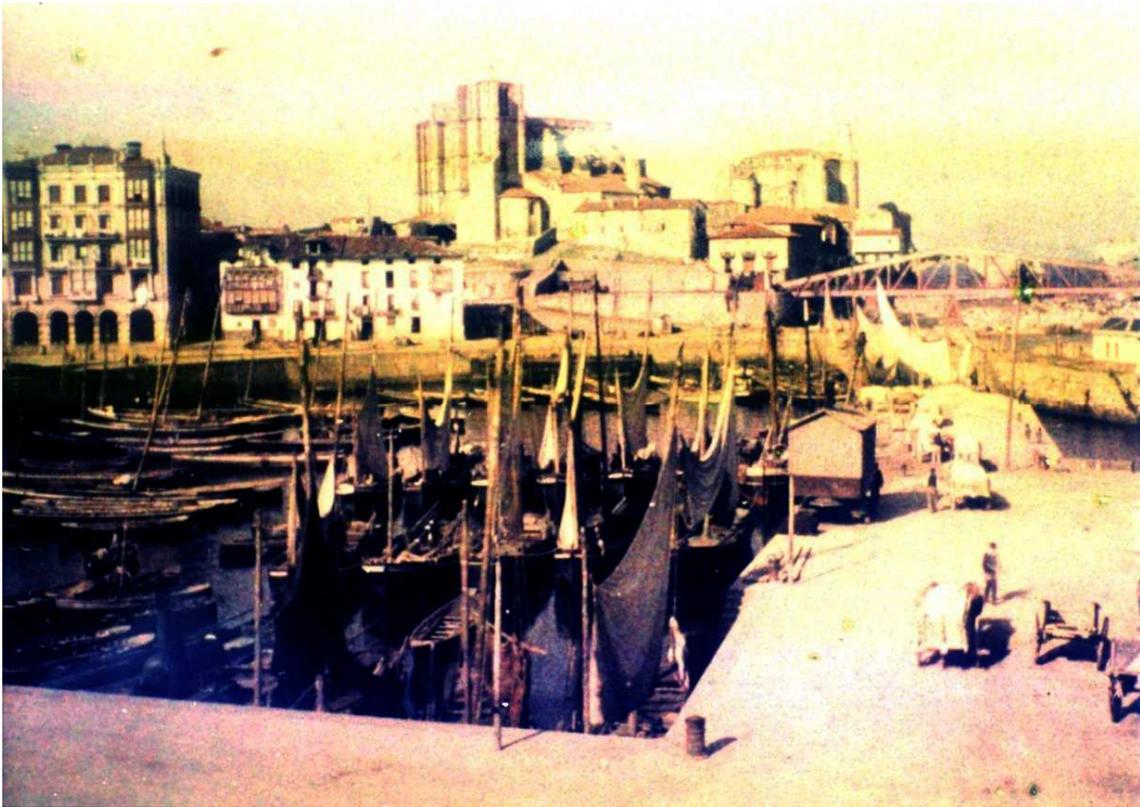


LOS PESCADORES, AUNQUE VIERON REDUCIDA LA CAPACIDAD INTERIOR DE LA DÁRSENA, PRONTO NOTARON COMO MEJORABAN LAS CONDIIONES DE SU TABAJO CON NUEVAS RAMPAS Y ESCALINATAS.







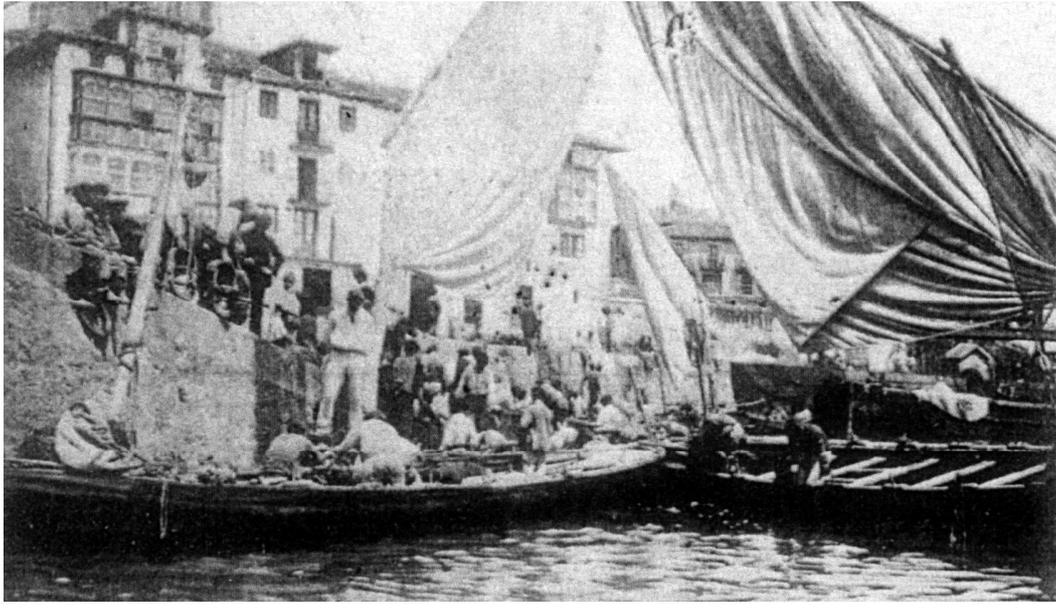


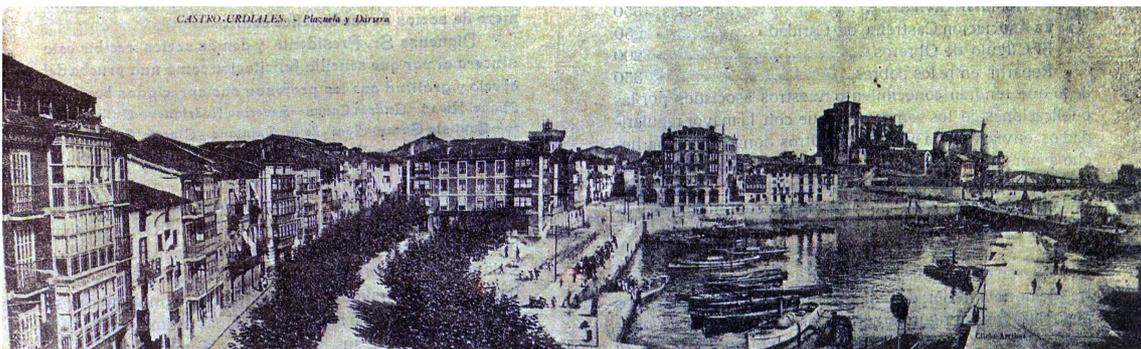












www.cantusantana.org



CASTRO URDIALES 2013