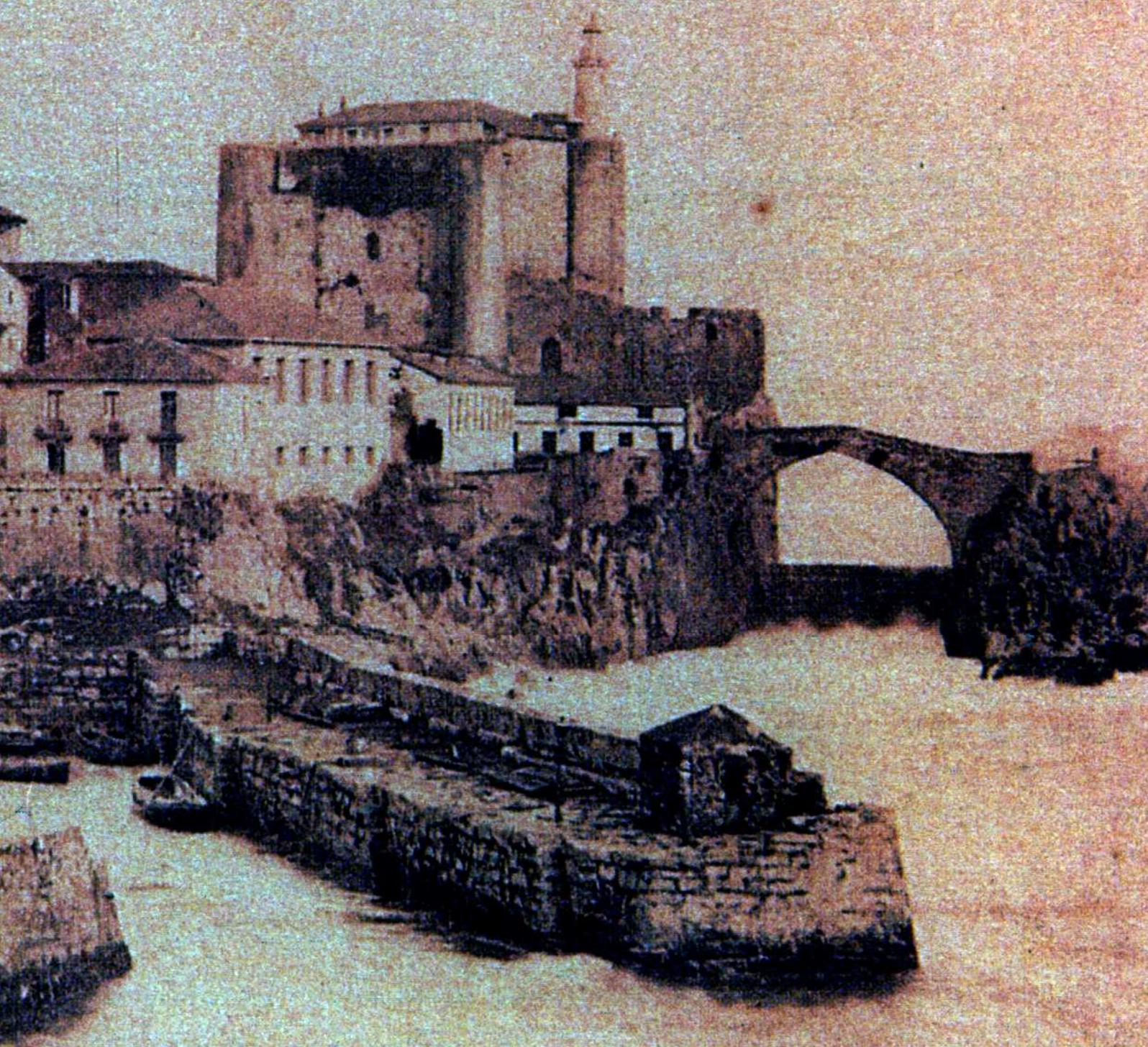


LOS BOQUETES DE SANTA ANA

(1852-1861)



Ramón Ojeda San Miguel



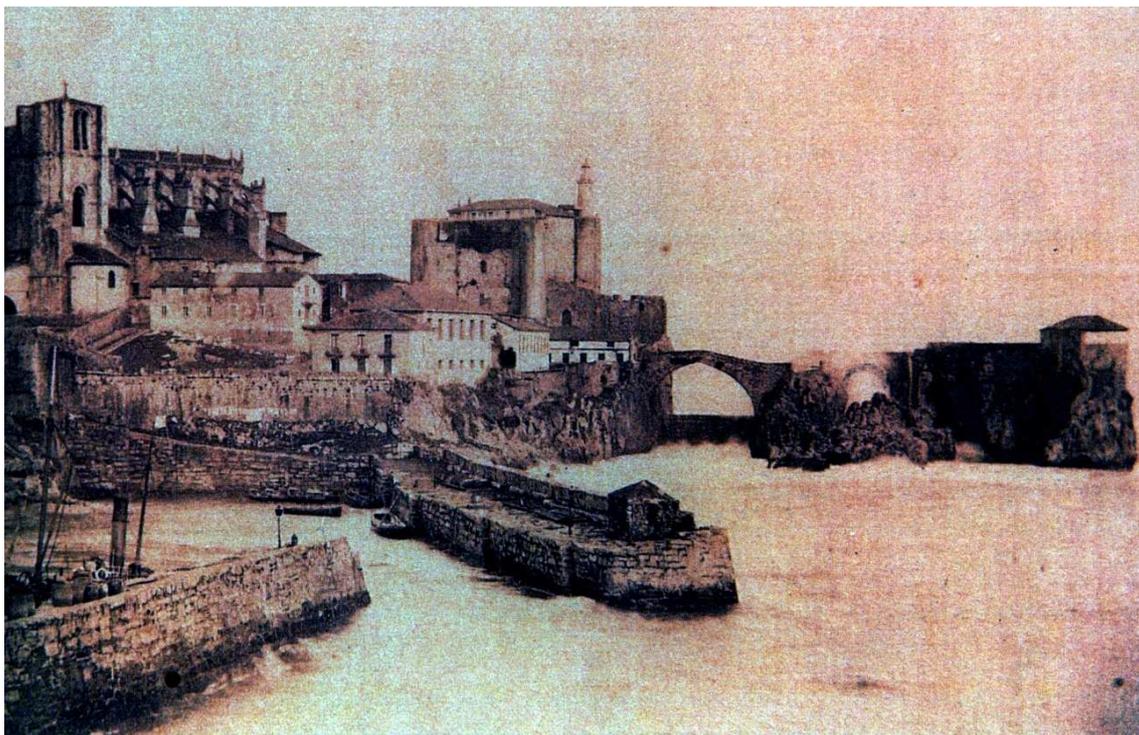
(a)

(b)

(c)

(d)

CASTRO URDIALES 2013



“Castro Urdiales. Tiene un puerto tan seguro que los buques que se encuentran por aquellos mares en tiempo de tormenta tienen ya por adagio el decir, *a Castro ó al cielo*”.

(1838)¹

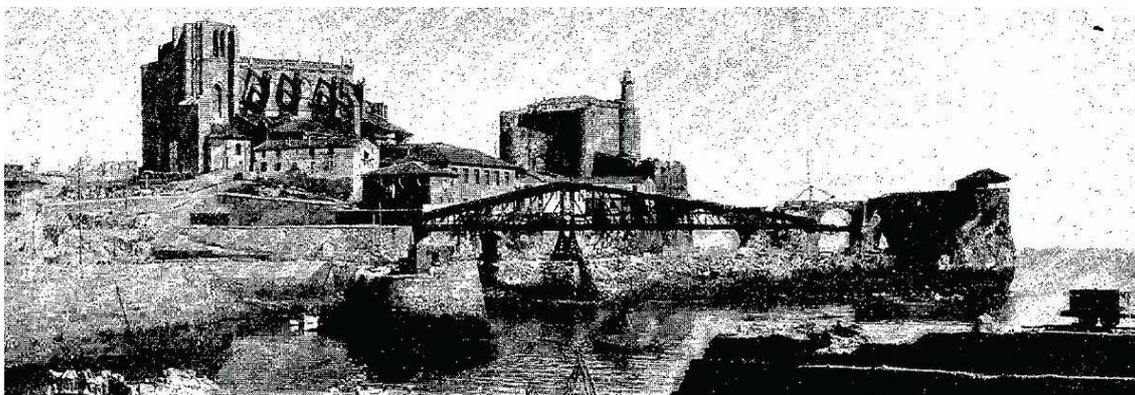
Esta halagadora sentencia, con ser cierta y extendida entre todos los navegantes que surcaban el Cantábrico en la primera mitad del siglo XIX, en el terreno práctico necesariamente tenía que ser matizada y en términos algo más negativos: el puerto de Castro Urdiales seguía arrastrando el delicado problema de las grietas y boquetes existentes en los cantos de Santa Ana, su primitivo y natural rompeolas en la Concha exterior. En una carta publicada en la prensa madrileña, allá por el año 1852, el Ayuntamiento castreño ponía el dedo en la llaga:

“En la carta de esta Villa ... se habla ... del oportuno refugio que en este puerto encuentran los buques que por efecto de las tempestades, o por la mucha mar, tan frecuentes en las costas de Cantabria, aun en las estaciones

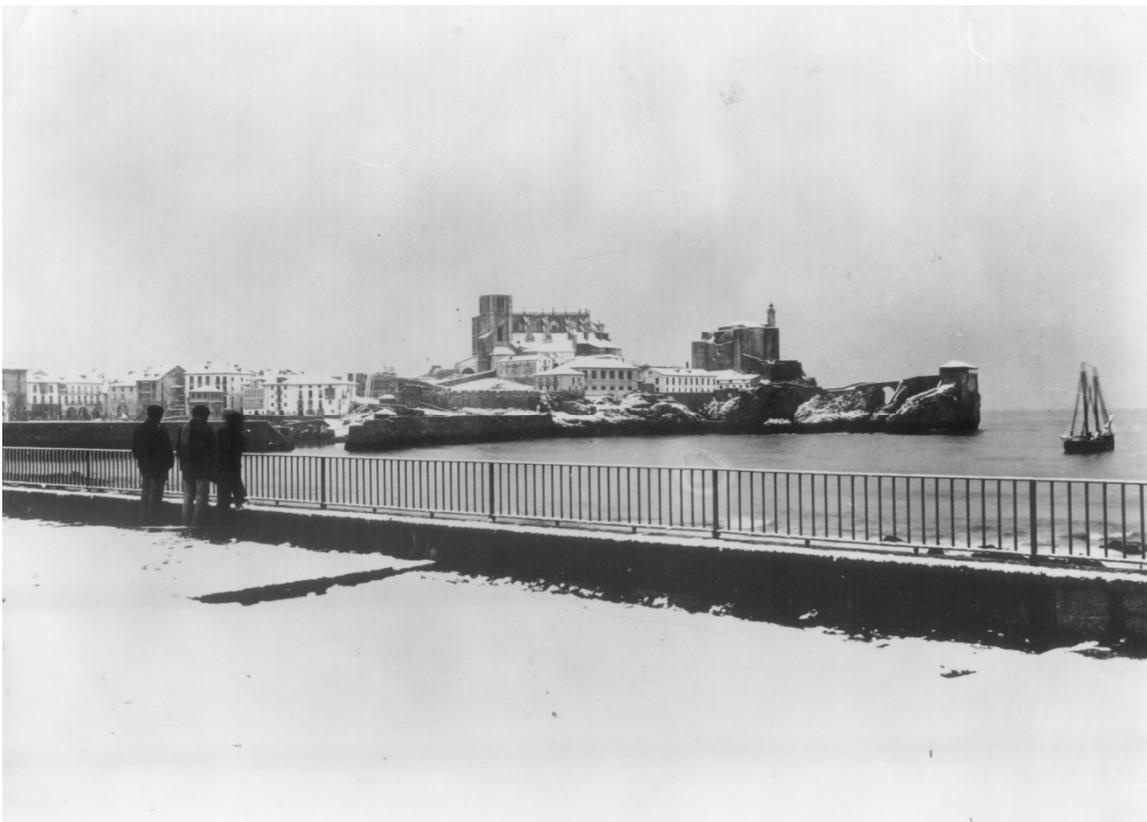
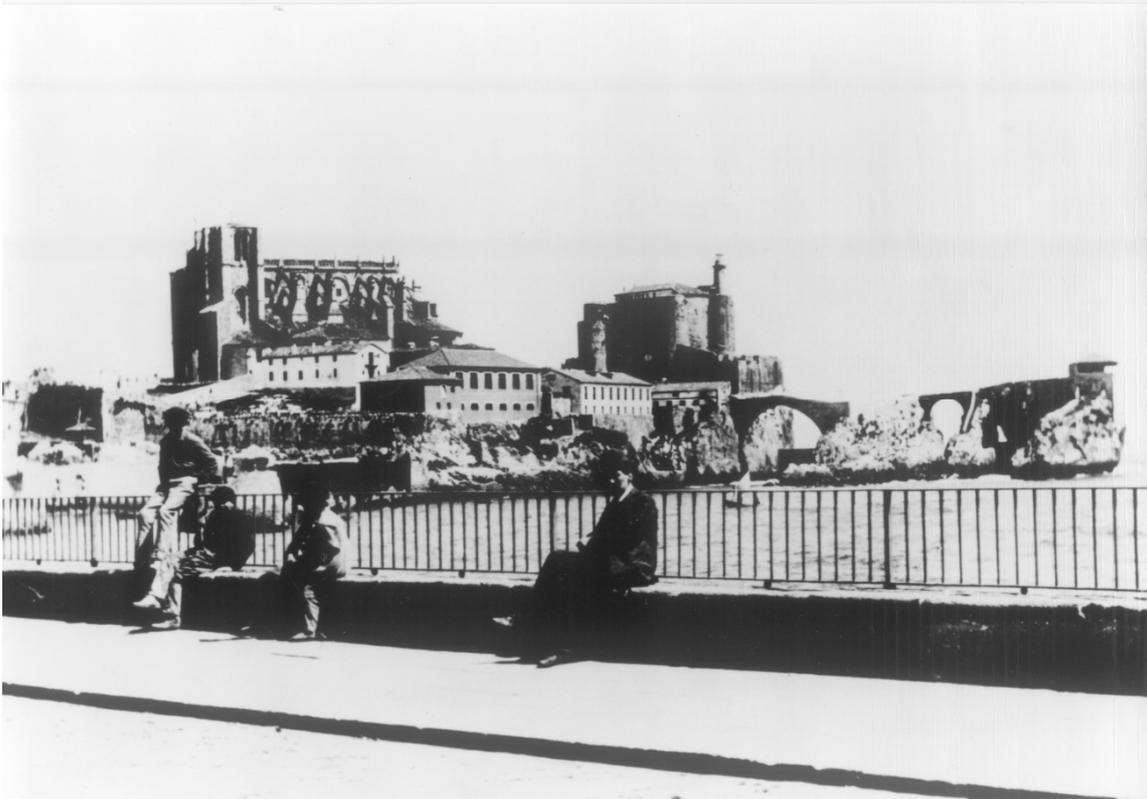
¹ D.M.O. y D.F.P. Tesoro de Comercio, o sea Biblioteca Mercantil, Tomo VII, Real Junta de Comercio de Catalauña, Barcelona, 1838.

más bonancibles, no pueden penetrar por la barra de Bilbao o mejor diríamos de Portugalete, o no tienen viento favorable para acogerse a Santoña o a la bahía de Santander.

Castro es en estos mares el único puerto de refugio, el único lugar de seguridad, colocado por la Divina Providencia para salvación de nuestras mercancías, para el anhelado amparo de nuestros intrépidos navegantes. Aquí entran las embarcaciones con todos los vientos, en todas las estaciones, sin aguardar a determinadas mareas, sin necesidad de recurrir a gastos extraordinarios. Lo único que falta es alargar tanto más el muelle, aumentándole algunas brazas, con lo cual encontrarán abrigo en él buques de más alto bordo, tanto de guerra como mercantes. Este objeto, según el sentir de los inteligentes se conseguiría con sólo tapar dos arcos o boquetes que, por la parte de vendaval median entre el actual muelle y la pintoresca ermita de la advocación de Santa Ana, que se eleva en la extremidad izquierda de la dársena, con la cual comunica por medio de un puente. La existencia de un puente en semejante sitio y sobre las ondas del mar es, a nuestro modo de ver, suficiente prueba de que la obra no es de tanta magnitud, como que si no mienten nuestros informes, está calculada en medio millón de reales, cantidad mezquina si se compara, no diremos con la preciosa existencia de la tripulación, sino con el material del cargamento de un solo buque de nuestra marina mercante que por la falta del abrigo proyectado fuese a aumentar con su tributo la inmensa copia de riquezas sepultada en las entrañas del proceloso golfo de Vizcaya”².



² La España, 6 de agosto de 1852, Año V, nº. 1334.



Todo se los debía Castro Urdiales a la Naturaleza. Muchas ventajas, desde el punto de vista marítimo, pero también algunos problemas muy difíciles de resolver. Este es el caso de los boquetes y grietas de Santa Ana.

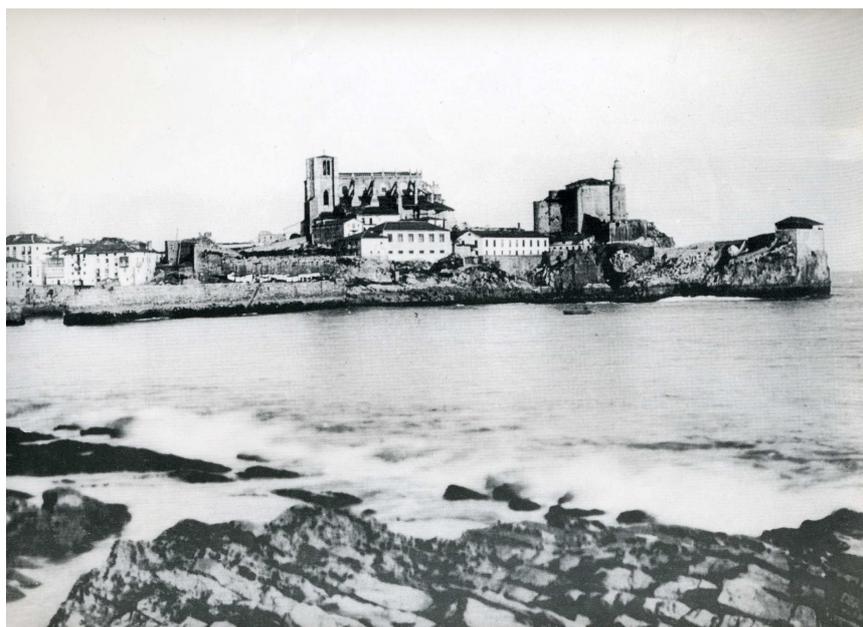
Cuando ocho siglos antes llegaron a nuestra costa los repobladores medievales, fundamentalmente los que arribaron por la mar, se encontraron con unas magníficas condiciones naturales. Un trozo de costa sin rías de consideración, y por tanto sin las peligrosas barras en las entradas a puerto. Enormes rocas y cantos protectores, con una disposición y orientación difíciles de superar. Fondos marinos limpios, con arenas en las zonas más a propósito para fondear o sacar a la orilla las embarcaciones más pequeñas. En definitiva, un perfecto puerto natural; al que se acoplaban sin casi problemas las naves de la época.

COSTA DE CASTRO URDIALES EN LOS COMIENZOS DE LA REPOBLACIÓN MEDIEVAL



La Naturaleza configuraba, por tanto, el primitivo puerto de Castro Urdiales. Los castreños estructuraron perfectamente las infraestructuras portuarias valiéndose de lo que encontraron. Enseguida, en el espacio que hoy consideramos el puerto viejo, fue dividido en dos grandes compartimentos. Por una parte, lo que podemos denominar “Puerto interior”, casi un calco de la actual Dársena, configurado por la salida del arroyo Melida (corría por la actual calle Santander), los sables y pequeños arenales de los terrenos hoy ocupados por el Ayuntamiento con su plaza, y el saliente de las “peñas Ymeas” (rocas cercanas a jardinillos del monumento al remero y trozo del “Paseo marítimo”). Allí estaban los bateles y barcos más pequeños; muchos resguardados, construidos y arreglados por los calafates que trabajaban en los pequeños astilleros de las orillas del “Sable”. En las zonas, de mayor calado, más próximas a las “Ymeas”, amarraban los navíos algo más grandes, los de mediano porte de la época.

Las grandes rocas de Santa María y el Castillo protegían muy bien este puerto interior. Pero, más allá de las “Ymeas”, se abría la zona portuaria de mayor calado: lo que durante muchos siglos han denominado los documentos como la “Concha de Castro Urdiales”. Allí se colocaban los navíos más grandes, caso de balleneras y cocas comerciales. El rompeolas natural estaba conformado por las anteriormente citadas grandes ocas y por los cantos más pequeños, pero no por ello menos poderosos e importantes, de Santa Ana. Y aquí, en estas últimas, aparecía también el gran problema portuario de los castreños: los boquetes y grietas existentes de forma natural.

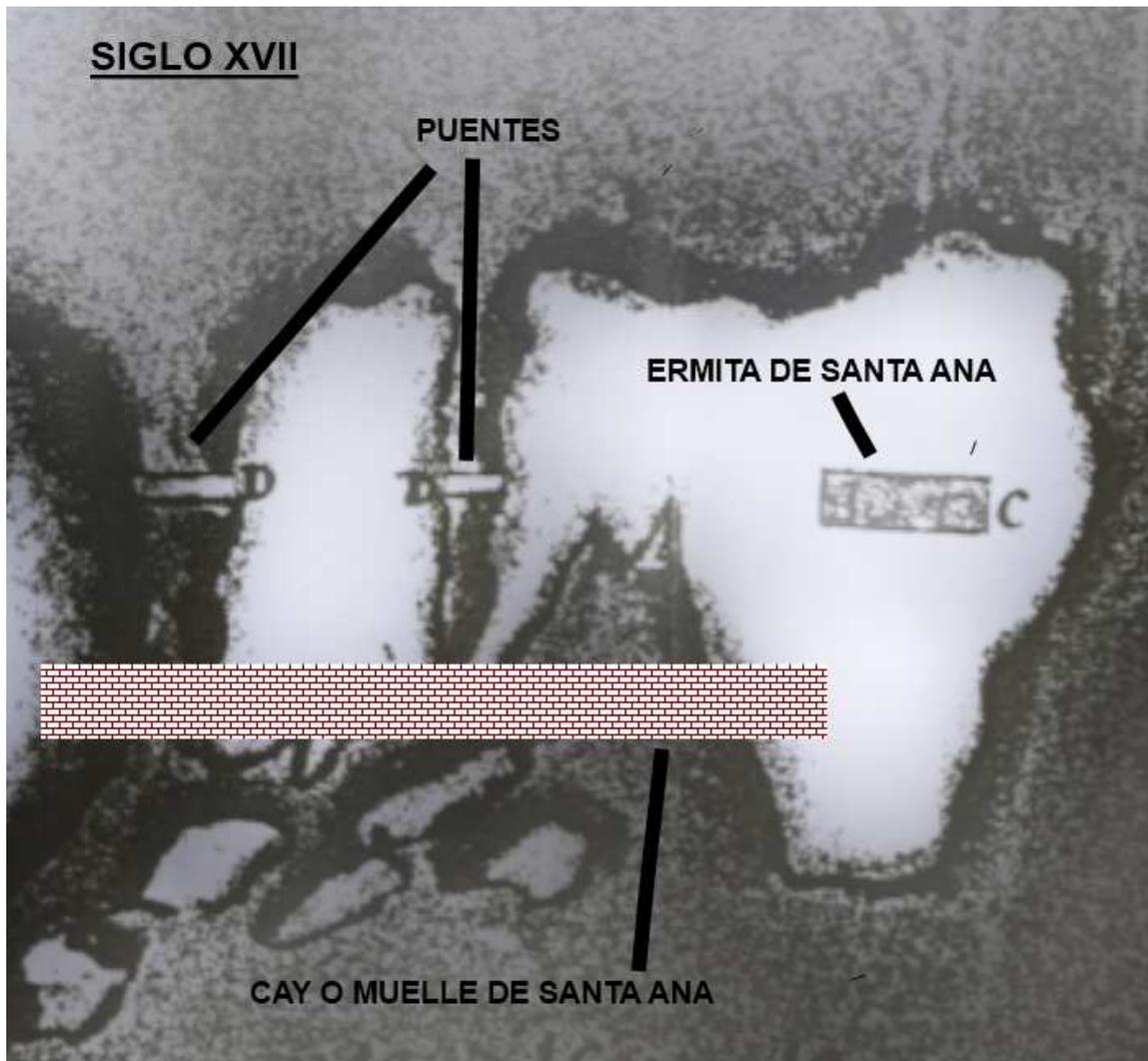


Muy significativamente en los últimos siglos medievales, fruto del mayor tráfico naval y de las mejoras sustanciales de los astilleros, los navíos que surcaban el Cantábrico comenzaron a aumentar de tamaño. Como las instalaciones portuarias tienden siempre a acoplarse a las dimensiones y necesidades de las embarcaciones, el puerto de Castro no tuvo más remedio que empezar a introducir obras artificiales en sus infraestructuras a fin de no perder el liderazgo marítimo hasta entonces conseguido. Se construyeron algunos puentes de piedra en los arenales del puerto interior, pequeñas escalinatas muchas veces labradas en las mismas rocas, y las “Ymeas” fueron sometidas a trabajos de ampliación y remodelación. Todo esto en el puerto que podemos calificar como más primitivo; pero quedaba hacer algo con la “Concha” exterior, precisamente el sitio de albergue de las naves de mayor porte.

Desde el “Gran canto” de Santa María y el Castillo, los castreños asaltaron las rocas de Santa Ana. Con puentes, escaleras y paredones fueron saltando de roca en rocas hasta llegar a la última. En esta construyeron la emblemática ermita de Santa Ana. Con tales obras lograron tener acceso a aquel rompeolas natural y poder colocar diferentes puntos de vigía, norais y argollones con los que poder amarrar los barcos. Fue una conquista por *arriba*, pero quedaba otra zona inferior, mucho más problemática.

Las rocas y cantos de Santa Ana en la base estaban surcados por boquetes, brechas y agujeros, a través de los cuales penetraba la mar, y de forma muy peligrosa para la seguridad de los barcos con grandes temporales. A fin de intentar controlar totalmente estas rocas y cerrar el rompeolas natural, comenzaron en la segunda mitad del siglo XV las obras más ambiciosas hasta entonces emprendidas en Castro Urdiales: el “Cay de Santa Ana”, tal como en muchísimas ocasiones denominaban los documentos.







La obra, atacando el problema desde el interior de los peñones, consistió en un muro o muelle en línea recta, que iba desde la roca de Santa María a la punta del peñón propiamente de Santa Ana. Comentábamos en otro trabajo dedicado también a nuestras instalaciones portuarias, a modo de resumen: “La historia portuaria de estos boquetes era centenaria, pero a la vez llena de estrepitosos fracasos. Con la construcción del *Cay de Santa Ana* en el siglo XV se cerraron por primera vez los boquetes. Pero enseguida, cada vez que se presentaban temporales de gran intensidad, por otra parte algo bastante corriente en esta costa cantábrica, se abrían enormes agujeros. Así, las autoridades concejiles de Castro Urdiales mantuvieron hasta bien entrado el siglo XVII una lucha titánica por mantener en pie el muelle de Santa Ana y cerrados los boquetes. Al final ... resultó una batalla perdida. Las razones del fracaso, encadenadas y por orden de importancia, podemos apuntar que claramente fueron dos: la enorme dificultad técnica que con los conocimientos de construcción de obras marítimas de la época existían para mantener cerrados los boquetes, y la dramática falta de fondos económicos del erario municipal para costear las continuas obras de reparación”³.

La idea de mantener cerrados los boquetes en la práctica se abandonó hasta comienzos del siglo XIX, cuando, como enseguida podremos comprobar, se reanudaron los proyectos para mejorar sustancialmente el entramado portuario castreño. Pero, y es una pregunta clave: ¿Cómo y en qué consistían

³ Ojeda San Miguel, R. , Obras de ampliación y mejora del puerto de Castro Urdiales (1831-1928). Historia de un empeño centenario, Castro Urdiales, 2004.

aquellas aberturas? El ingeniero Mathé decía en el año 1831: “Son unas bocinas largas y angostas por donde se introducen las mares Noroeste y Norte, recibiendo tanta velocidad y fuerza cuando se avvicinan que es admirable, y no había cuerpo o masa por robusta que fuese que resistiese su empuje por largo tiempo por la parte interior, y lo manifiestan bien las ruinas que se descubren en bajamar..., que los antiguos hicieron por el interior de los arcos en línea recta y despedidos de la base muy adentro”⁴. Mathé, o Mathet en otros documentos, además de quedar admirado por las tremendas consecuencias de la entrada de la mar por los boquetes, todavía pudo observar de primera mano las ruinas de lo que fue el “Cay de Santa Ana” construido en el siglo XV.



Año 1813.



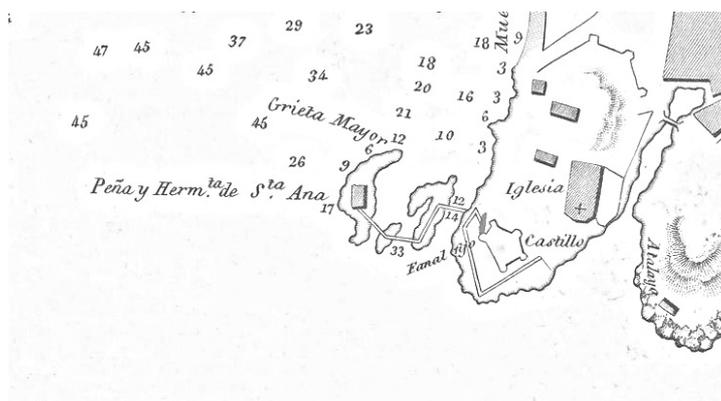
Año 1823.

Rafael Martín, otro de los ingenieros que trabajaron en posibles proyectos para construir un puerto exterior y moderno en Castro Urdiales, anotaba en el año 1884: “Próximas a la punta del Castillo que forma el límite Norte de la Concha y en dirección Sureste hay un grupo de peñas separadas entre sí y de la citada punta por canales estrechos que la acción secular del Océano ha

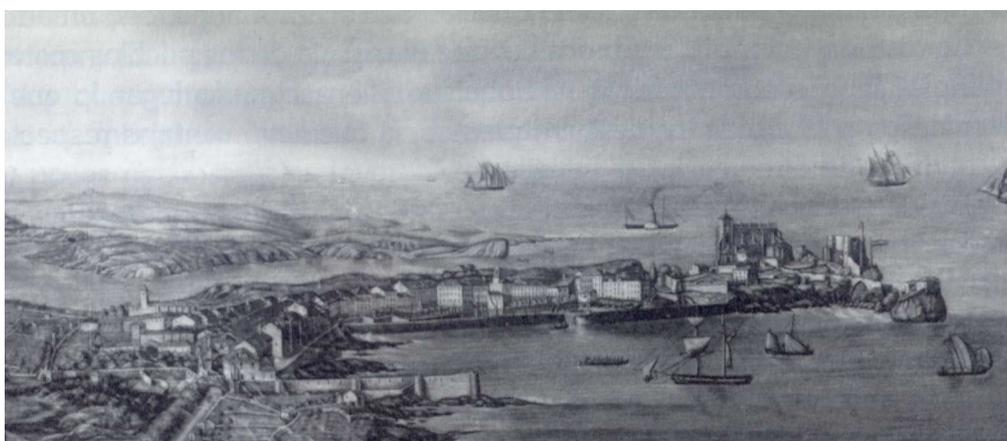
⁴ *Ibidem.*

abierto en la roca, ajironando con lentas erosiones lo que primitivamente fue un monte único de piedra caliza. La última de estas piedras es la que lleva el nombre de Santa Ana por existir en ella una ermita o santuario de su advocación.

Todas estas peñas son acantiladas por la parte que mira al mar y la de Santa Ana lo es también por su cara sur... Las angosturas que los canales presentaban a las obras, hacía que la acción de la marejada perturbase extraordinariamente la Concha y esto motivó que se cerrasen los boquetes hace 12 años con fuertes murallones que atajaron por entonces el mal... Estas construcciones... hallándose minadas y aumentándose el daño por la continua acción de las aguas que en impetuosas corrientes atraviesan de uno a otro lado por los grandes boquetes que en las bases de los murallones han abierto”⁵.



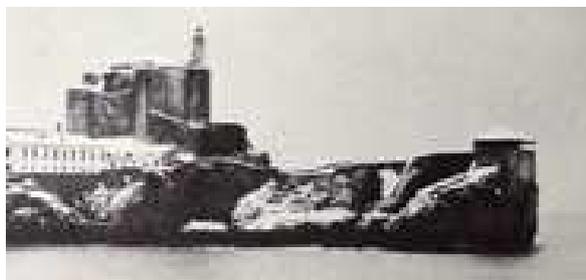
Año 1844.



⁵ *Ibíd.*, p. 92.

El Sr. Riquelme, ingeniero proyectista del actual rompeolas escribía en el año 1895, después de señalar expresamente que era la obra de más difícil solución: “en su arranque por su proximidad a los portillos de la peña de Santa Ana que hace que al romper la mar en ellos se produzcan efectos destructores que exceden a todo cálculo y previsión”⁶.

Con los boquetes abiertos era imposible que los barcos estuvieran totalmente seguros en la “Concha”: “Los barcos mercantes colocados en la Concha están bien abrigados, pero si hay mar gruesa del N.O. las embarcaciones trabajan mucho y sufren fuertes balances. Pero los barcos fondeados si salta el viento al N. o N.E. es indispensable que entren en la dársena si caben, o simplemente levantar amarras si hay temporal y marcharse”⁷.



⁶ *Ibíd*em, p. 164.

⁷ *Ibíd*em, Proyecto portuario de E. Martín, p. 87.

También los geógrafos, economistas e ilustradores del siglo XIX recogieron con gran detalle las características, además de la tremenda belleza natural, de aquellos cantos y peñas de Santa Ana. Sebastián Miñano publicaba esta descripción en el año 1826: “Desde el peñasco en que finaliza la tierra, y en el cual se hallan fundados el castillo y la iglesia parroquial, sale en dirección del E. una prolongación de rocas escarpadas separadas entre sí, pero unidas por dos arcos, a cuyo fin está la ermita de Santa Ana. Este ramal forma un ángulo casi recto con la línea del puerto, sirviéndole por su inmensa altura de un antemural para los vientos del N. O. etc.; pero el ímpetu de las olas que se introducen por dichos arcos, causarían estragos en los buques que se amparasen en ellos; por lo que impedida la comunicación del mar con su total cerradura, y prolongada la punta de la ermita de Santa Ana en su misma dirección por medio de un muelle, quedaría un puerto de los más hermosos de España; y si ahora la pequeña ensenada de Castro puede contener hasta fragatas mercantes y bergantines de guerra, entonces podría servir su puerto para estacionar una escuadra entera”⁸.

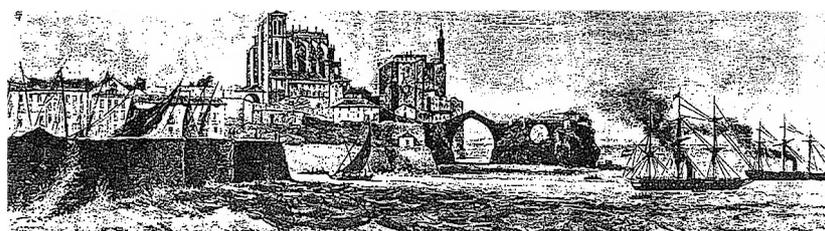
Dos décadas más tarde, el Diccionario geográfico más famoso de la época, el de don Pascual Madoz hacía asimismo una minuciosa disección de la zona: “Desde el peñasco en que finaliza la tierra y están fundadas la iglesia y el castillo, se prolongan al E. dos escarpadas rocas unidas artificialmente por dos grandes arcos de los que el extremo del uno toca la gran roca aislada, donde se halla la antiquísima ermita de Santa Ana. Este ramal forma un ángulo casi recto con la línea del puerto, sirviéndole por su considerable altura de antemural para los vientos del O., NO. y N., pero la abertura de los dos arcos da entrada a las embravecidas olas del mar del N. y NE. que impiden el sosiego y seguridad que era de esperar, en un puerto tan bien situado, si estuviesen cerrados aquellos y no tuviesen el desabrigo de los vientos del NE. y E.”⁹

De nuevo al mediar el siglo XIX un famosísimo periodista costumbrista en aquellos tiempos, Antolín Esperón, ratificaban los problemas ocasionados por nuestras vetustas rocas: “Lo que perjudica mucho al puerto es la reunión de dos rocas escarpadas y unidas artificialmente por dos grandes arcos de piedra, que son una prolongación avanzada sobre el mar y contigua al peñasco en que están situados el castillo y la iglesia. Aquellas aberturas dan entrada a la fuerza del oleaje, que en aquel sitio se levanta y arremolina y también facilita el

⁸ Miñano, S., Diccionario Geográfico-Estadístico de España y Portugal, voz Castro Urdiales, Tomo II, Madrid, 1826.

⁹ Madoz, P., Diccionario Geográfico-Estadístico-Histórico de España y sus posesiones de Ultramar, voz Castro Urdiales, Madrid 1845-1850.

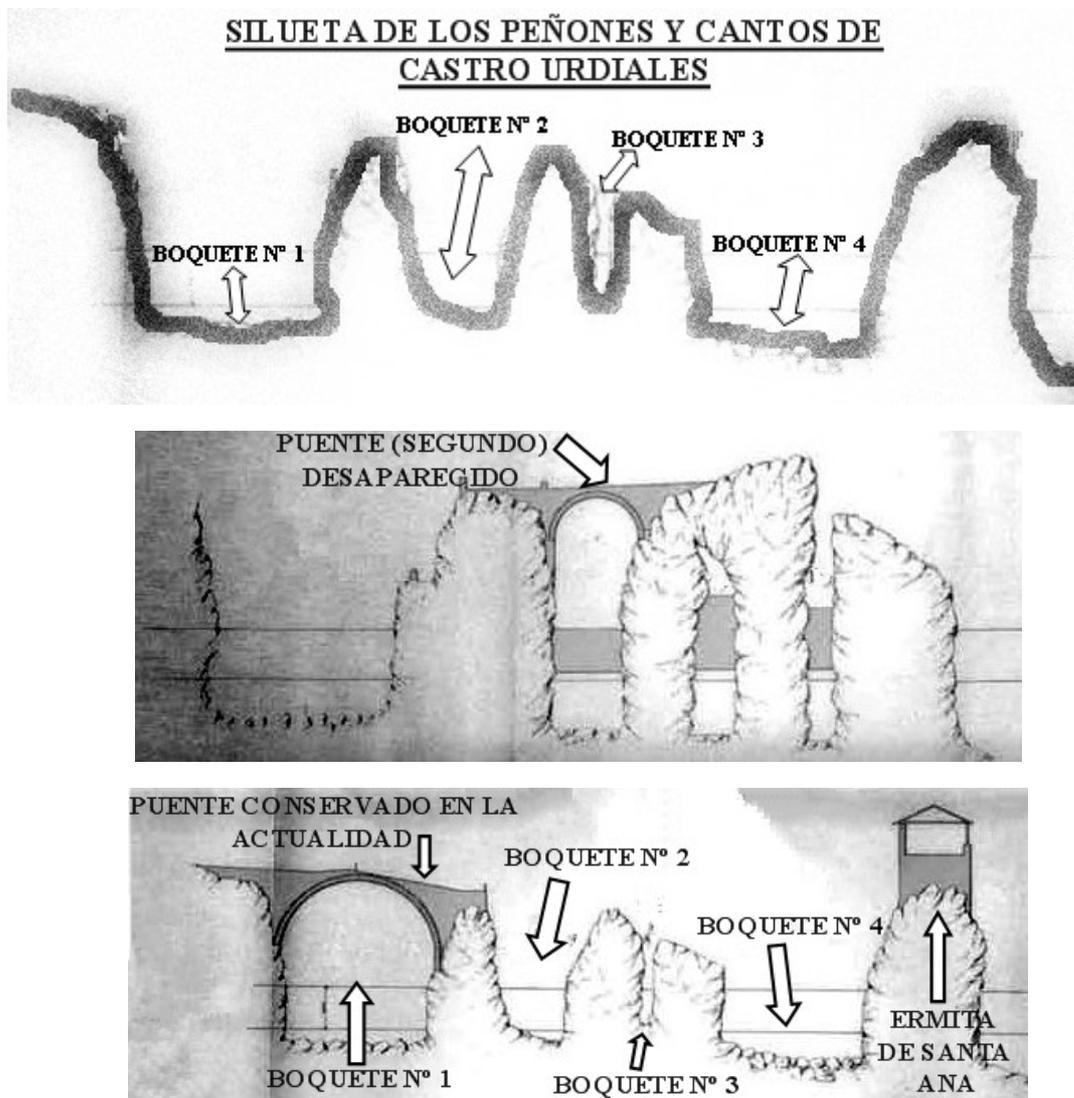
ímpetu de los vientos que soplan con fuerza por aquella parte. Se ha tratado hace ya tiempo de cerrar dichos boquerones¹⁰.



No es extraño que cualquier descripción de Castro Urdiales haga irremediablemente alusión a este lugar. Así, por ejemplo, una famosa revista publicaba en el año 1889: “Ocupa una península, en cuyo extremo alzase la monumental iglesia de Santa María y el castillo, fuerte en otros tiempos, donde ahora está emplazado el faro. Siguen al peñasco, en el cual se asientan ambos edificios, dos rocas aisladas por la Naturaleza, en el mar, pero que la mano del hombre ha unido al continente por medio de dos grandes arcos. Termina el menor de éstos, o sea el más lejano a tierra, en un mirador llamado Santa Ana, porque vino a sustituir una ruinoso ermita dedicada a la madre de Nuestra

¹⁰ Esperón, A., Impresiones de un viaje, Semanario Pintoresco Español, Madrid, 1850.

Señora. Es este sitio frecuente teatro de conmovedoras escenas, cuando la galerna se desencadena furiosa y acuden allí en tropel a interrogar al horizonte las familias de los infelices pescadores, sorprendidos en sus débiles e inseguras barquichuelas, por la terrible e inesperada ráfaga de viento, que siembra el estrago, la desolación y la muerte”¹¹.



En nuestra opinión la disección más completa de este singular paraje es la que realizó en el año 1873 el ingeniero Agustín Monterde: “Peñas de Santa Ana. Son estas unas rocas que en dirección al E. se destacan de la punta del castillo, que arrancando en el fondo de una misma restinga, se levantan considerablemente sobre la pleamar equinoccial formando dos peñascos aislados, de los cuales el último es el más considerable y sobre el cual está

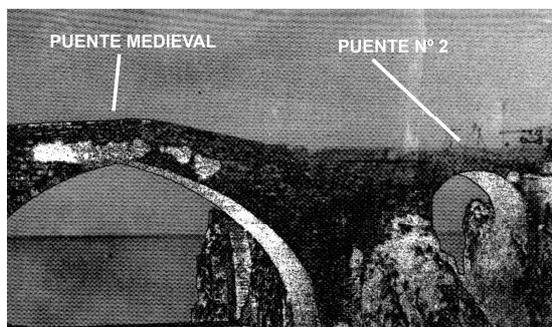
¹¹ Ilustración Española y Americana, Castro Urdiales, , Madrid, 22 de noviembre de 1889, nº. XLIII, p. 303.

edificada la ermita que les da nombre: esta última peña está atravesada por dos minas o pequeños túneles en la dirección N:S: próximamente: así resultan ser cuatro los llamados boquetes de Santa Ana: la peña central desde antiguo está unida con el continente y con la peña exterior por medio de bóvedas cilíndricas, sobre las cuales se halla establecido el paso desde la costa a la ermita, cuyo paso no está en una horizontal. La altura del intrados de la primera bóveda hasta el nivel de la pleamar equinoccial es de 11,60 metros; y en el segundo boquete, esta misma altura es de 13 metros.

Desde el nivel de la pleamar de equinoccio hasta el fondo de los boquetes, considerándolos desde la costa, se miden respectivamente en la línea en que se establecieron las obras de cerramiento 10,50 – 11,10 – 10,90 y 12,50 metros; las anchuras de los boquetes por el mismo orden, a la altura expresada de la pleamar, son 15,60 – 5,84 – 6,68 y 2,50 metros.

Al través de estos canales estaban en continua comunicación el mar exterior y el de la concha: y en los grandes temporales, las olas que venían con potente fuerza a estrellarse contra las peñas de Santa Ana, penetraban por el abocinamiento que formaban los boquetes, en cuyo tránsito adquirirían una espantosa velocidad, y desembocaban con gran fuerza en el interior de la concha, se corrían a lo largo del paramento del dique N. de la dársena, y chocaban con el oleaje que rebasaba la punta N.E. de la peña de Santa Ana, produciéndose en esta zona una agitación extraordinaria que se extendía hasta la boca de la dársena; de este modo era peligroso permanecer fondeado en esta parte de la concha, y difícil entrar en la dársena: ante tamaños perjuicios era unánime el deseo de los habitantes de Castro para que se cerraran los boquetes, y justificada la propuesta de los ingenieros para que así se verificase: y por esto la obra en cuestión había de ser parte principal de cualquier mejora que para la concha se propusiera; o bien el cerramiento era el mínimo de lo que en aquel puerto se debiera llevar a cabo.

Antiguamente parece que habían estado cerrados estos boquetes, habiéndose establecido la obra con este objeto en la extremidad interior de los canales que constituyen los boquetes...”¹²



¹² Monterde A., Puerto de Castro-Urdiales, Revista de Obras Públicas, Tomo I, año 1873, pp. 152-156.

A pesar de que los castreños sabían que el *talón de Aquiles* del puerto estaba en aquellos indomables boquetes, y de los intentos de cierre tardomedievales, desde las últimas décadas del siglo XVII se abandonaron a su suerte. Los orificios y grietas se fueron haciendo cada vez más grandes. La mar, sobre todo con temporales, penetraba a su antojo provocando que el fondeo y amarre de los barcos en la “Concha” resultasen sumamente peligrosos, y las más de las veces una operación imposible. Tal situación se mantuvo inalterable hasta la llegada del siglo XIX, en que de nuevo, coincidiendo con una etapa de balbuceante recuperación económica, se retomó la idea de volver a cerrar los boquetes. No obstante, todavía en el siglo XVIII (1710) varios vecinos y testigos de Castro, entre ellos el arquitecto Gonzalo de Villanueva, recordaban en un expediente gubernativo de apelación lo que eran aquellas peñas, y no perdían de vista la ineludible necesidad de cerrar los boquetes: “Que sabe y le consta que esta villa tiene que fabricar precisamente un muelle para hacer el cerramiento de los arcos de los dos puentes de piedra que están sobre un bocal de mar entre la Iglesia mayor de esta villa y la ermita de Santa Ana, sobre el mar y aunque se hallan muy altas con distancias de más de veinte brazas, ha visto el testigo en tiempos de mares inquietas pasar las olas por encima de dichos puentes y romper las olas en otros muelles... y que ha oído a personas inteligentes para efectos de ejecutar un muelle muy crecido como antiguamente está designado y dichos arcos estuvieron cerrados por lo cual ha oído decir a muchos pilotos y marineros es muy conveniente el que dichos puentes se cierren y haga un muelle con lo cual se asegurarán en este puerto las Armadas y navíos que vienen a él por ser de los más seguros que hay en estas costas”¹³.

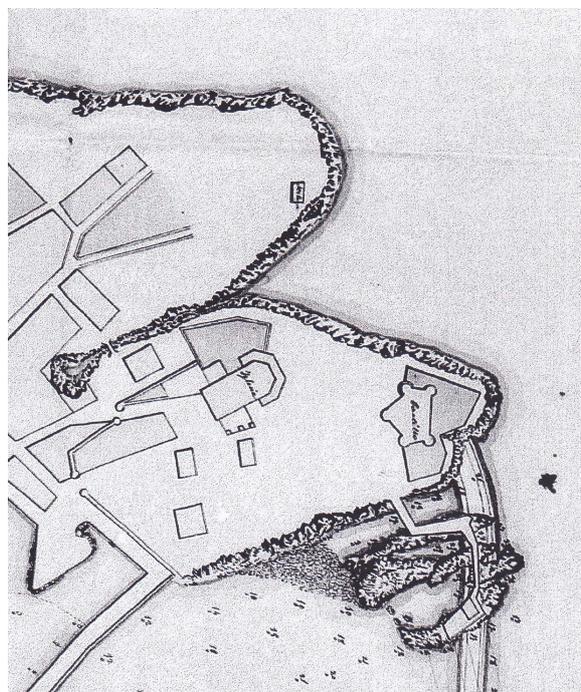
La primera referencia fehaciente de recuperar de verdad el viejo proyecto data del año 1807. Momento en que el “ingeniero de la Armada comisionado en Asturias, siguiendo las directrices del ingeniero José Muller, llegó a Castro y propuso hacer un rompeolas y “con diques de escollera ... cerrar los boquetes de los peñones” de Santa Ana¹⁴. Fundamentalmente por falta de recursos económicos suficientes aquel proyecto quedó tan sólo en un legajo y varios planos a guardar en los archivos.

¹³ Prada Iturbe, L., Castro Urdiales en el siglo XVII. Sus puentes y calzadas, sus castillos, cañones y puentes, La Ilustración de Castro, junio de 2000, p. 4.

¹⁴ Ojeda San Miguel, R., El enfrentamiento con Laredo y los primeros intentos de crear un rompeolas y puerto exterior en Castro Urdiales (1791-1827), Castro Urdiales, 2006, p. 17.

Poco más de veinte años después de nuevo se abrió la posibilidad de mejorar integralmente las infraestructuras portuarias castreñas: “Se creó la “Real Junta del Camino de Bercedo”, y el Gobierno de la Monarquía encargó al ingeniero Mathé la recuperación y mejora del puerto de Castro. Entre 1831 y 1832 José María Mathé con el nombramiento oficial de facultativo del puerto debajo del brazo y con la responsabilidad de realizar un proyecto de mejora integral y ampliación de todas sus estructuras. Mathé estudió, como nadie lo había hecho hasta entonces, durante meses la costa castreña con un enfoque de moderno ingeniero: mareas, corrientes, vientos y el estado general de todas las obras existentes en el momento. Acabó elaborando un proyecto, que ciertamente no llegó ni a comenzar en obras reales, pero de él beberán todos los demás planes que en el futuro se fueron elaborando hasta finales del siglo XIX: cerrar definitivamente, y de una vez por todas acabar con la mayor obsesión de los castreños desde tiempos medievales, los boquetes de Santa Ana; construir un rompeolas que arrancara desde la peña de aquella Santa; y levantar un contradique que naciera de las rocas de la punta del Torrejón”¹⁵.

En el proyecto de este ingeniero donostiarra se establecía “cerrar los boquetes por la parte exterior de los arcos hacia afuera, abrigado por una gran escollera bien avanzada, donde debilitando sus fuerzas las olas, llegaran sin poder”¹⁶. Sin embargo, una vez más, las ideas de Mathé se quedaron únicamente en planos, papeles y memorias.

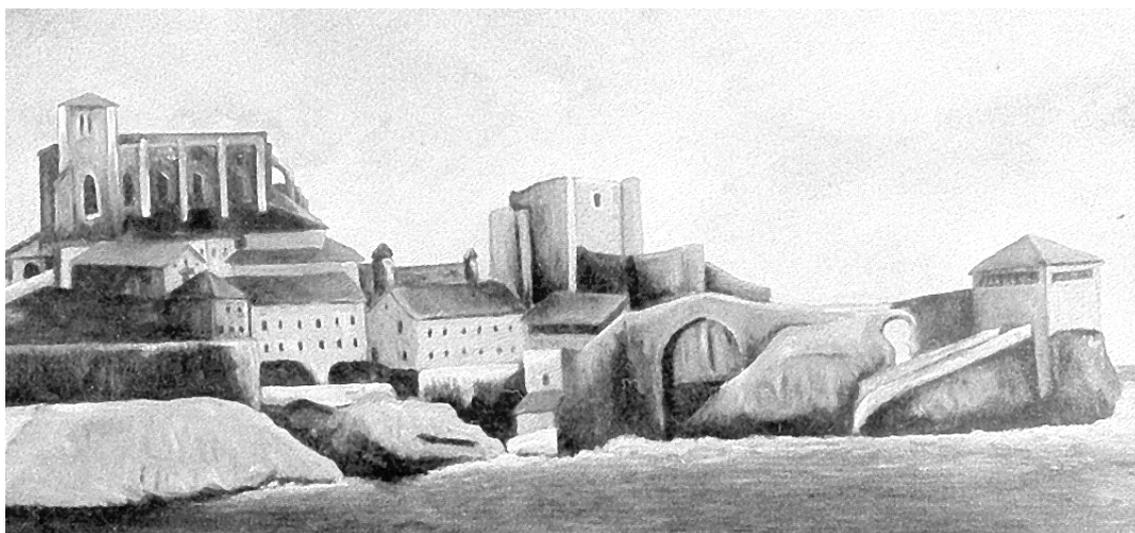
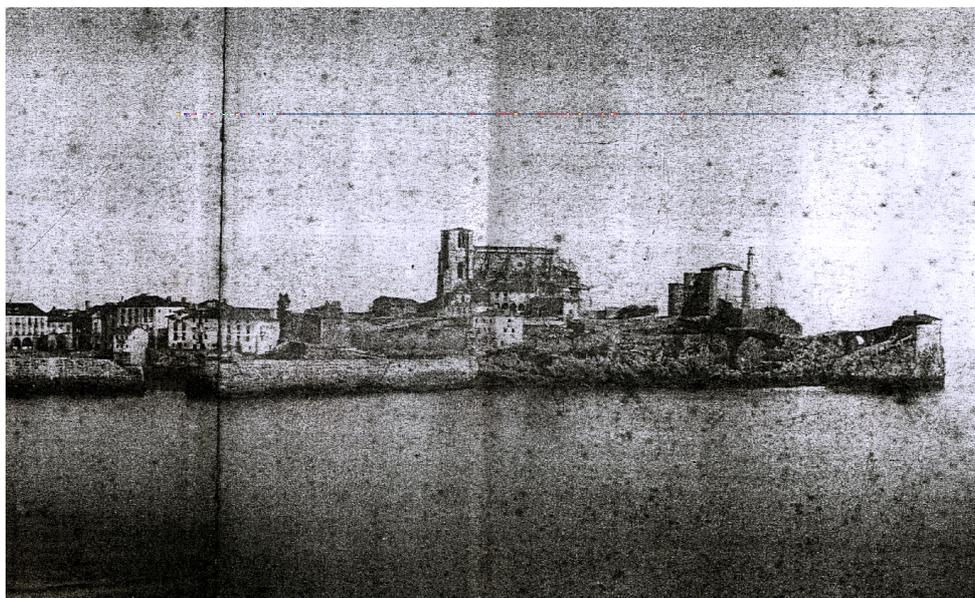


Proyecto de José María Mathe.

¹⁵ Ojeda San Miguel, R., Obras ..., ob.cit.

¹⁶ *Ibíd.*

Si hemos de hacer caso de las noticias aportadas por Pascual Madoz, en los años cuarenta del aquel siglo XIX algo volvió a intentar el Ayuntamiento de Castro, aunque otras vez se quedó en nada real: “Por último, el ayuntamiento ha representado a S. M. la conveniencia general de cerrar los arcos citados, solicitando al propio tiempo 30.000 duros de los fondos de los 200 millones de rs. destinados para caminos y puertos, teniendo esperanza de que el Gobierno preste su apoyo a una obra de tan conocida utilidad”¹⁷.



¹⁷ Madoz, P. , ob. cit.

Los grupos dirigentes y autoridades municipales de la antigua Villa sabían perfectamente que las obras que había que hacer para conseguir un puerto moderno y seguro eran de tal calibre, que sin la ayuda de los presupuestos estatales era imposible realizar nada. Por eso, aprovechando las posibilidades que abría la nueva legislación de puerto del año 1851, reaccionaron y enviaron el 26 de abril de 1852 una petición oficial al Gobierno civil de Santander en la que solicitaban que Castro Urdiales fuera declarado oficialmente “puerto de refugio”. A la vez, en una auténtica estrategia de propaganda y sensibilización de las instituciones, comenzaron a enviar misivas a la prensa madrileña haciendo notar la necesidad de obras en su puerto. Por ejemplo, *El Heraldo* reseñaba en el mes de junio de 1852 que “Bajo la dirección del ingeniero señor Orense, han principiado los trabajos en uno de los cubos del castillo de Castro Urdiales para la construcción de la torre en que habrá de colocarse la farola de cuarta clase establecida en aquella costa. Con este motivo dicen de aquella población que para los grandes beneficios que con esta mejora recibirán los navegantes, dentro de pocos meses, sean completos, es preciso que el gobierno se convenza de la necesidad de declarar a Castro Urdiales puerto de refugio, mandando al efecto cerrar los arcos titulados de Santa Ana que tanto perjudican a la marina en los grandes temporales”¹⁸. Casi por las mismas fechas se pidió tal mejora oficialmente: “Tenemos también entendido que en la actualidad se ha mandado formar con urgencia expediente con nuevos datos para proceder a tamaña empresa con el pulso y meditación que reclama”¹⁹.



¹⁸ El Heraldo, 27 de junio de 1852, nº. 3087.

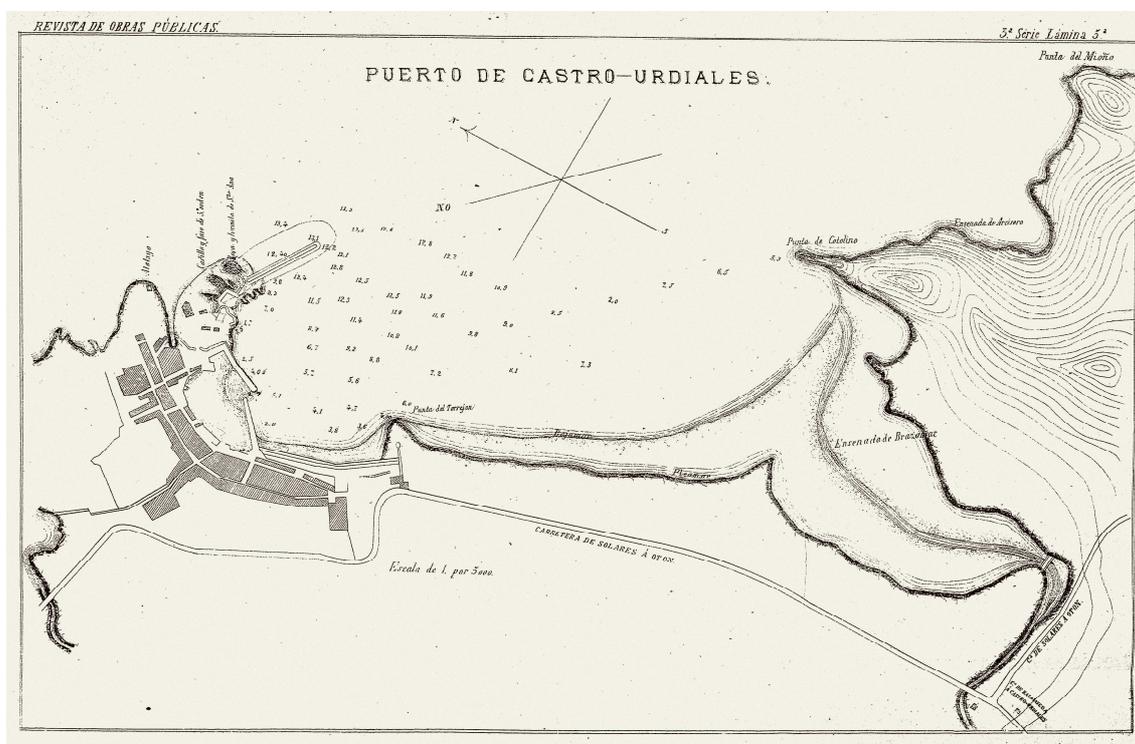
¹⁹ La España, 6 de agosto de 1852, Año V, nº. 1334.

Cartas, peticiones oficiales, informes, crónicas de prensa y respaldos políticos; tantas y tan bien jugadas fueron las bazas del Ayuntamiento que al final llegó el resultado perseguido: El 29 de agosto de 1854 Castro Urdiales fue oficialmente declarado puerto de refugio. En aplicación de este decreto la jefatura de Obras públicas de la provincia de Santander, a instancias del Ministerio de Fomento, encargó al ingeniero José Peñarredonda y Llaguno la realización de un primer proyecto de mejora integral del puerto.

Al año siguiente ya estaba redactado el proyecto: “Sobre esta base se estudio en 1855 un proyecto de modestas proporciones, que consistía en tapar los boquetes o claros que existían entre las peñas de Santa Ana, y en su prolongación construir un dique o rompeolas de 130 metros de longitud con rumbo S. 59°E., cuyo coste total se calculó en 1.120.000 pesetas en números redondos... como las obras se habían de fundar a una profundidad máxima de 13 metros, y en una localidad en que las mareas aumentan periódicamente esta cantidad en 4,50, los sistemas de construcción aplicables puede decirse se reducían a los dos siguientes:

1º. Construcción de grandes cajones con fondo.

2º. Construcción de escollera”²⁰.



Proyecto del Ingeniero Peñarredonda, año 1855.

²⁰ Monterde, A. Ob. cit.

Al final por cuestiones presupuestarias el proyecto de Peñarrenda se redujo, pero lo esencial, que era el cierre de los boquetes quedaba salvado: “El Gobierno dispuso que se redujesen las que en la concha de Castro se ejecutasen desde luego, a cerrar los espacios libres que mediaban entre las peñas de Santa Ana”²¹.

El proyecto definitivo de cerramiento de los boquetes se aprobó finalmente el 15 de noviembre de 1856: “En virtud de lo dispuesto por Real orden del 15 del actual, esta Dirección general ha señalado el 16 de Diciembre próximo, a las doce del día, para la adjudicación en pública subasta de las obras de cerramiento de los boquetes de Santa Ana, en el puerto de Castro Urdiales, cuyo presupuesto asciende a la cantidad de 779.032 reales.

La subasta se celebrará en los términos prevenidos por la instrucción de 18 de Marzo de 1852, en esta corte, ante la Dirección general de Obras públicas, situada en el local que ocupa el Ministerio de Fomento, y en Santander ante el Gobernador de aquella provincia, hallándose en ambos puntos de manifiesto, para conocimiento del público, la memoria descriptiva, el presupuesto, el plano y los pliegos de condiciones facultativos y económicos que constituyen el proyecto aprobado.

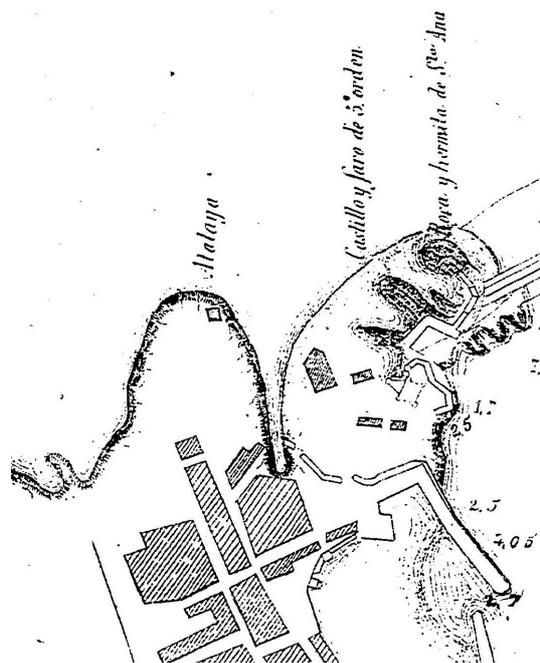
Las proposiciones se presentarán en pliegos cerrados, arreglándose exactamente al adjunto modelo, y la cantidad que ha de consignarse previamente como garantía para tomar parte en esta subasta será de 40.000 reales en metálico o en efectos de la Deuda pública, al tipo que les está asignado por las respectivas disposiciones vigentes, y en los que no le tuviesen, al de su cotización en la Bolsa, debiendo acompañarse a cada pliego el documento que acredite haber realizado el depósito del modo que previene la referida instrucción.

En el caso de que resultasen dos o más proposiciones iguales, se celebra únicamente entre sus autores una segunda licitación en los términos prescritos por la citada instrucción, debiendo ser la primera que se haga por lo menos de 1.000 reales, quedando las demás a voluntad de los licitadores, siempre que no bajen de 100 reales.

Madrid 16 de Noviembre de 1856.- El Director general de Obras públicas, Celestino del Piélagos”²².

²¹ *Ibíd.*

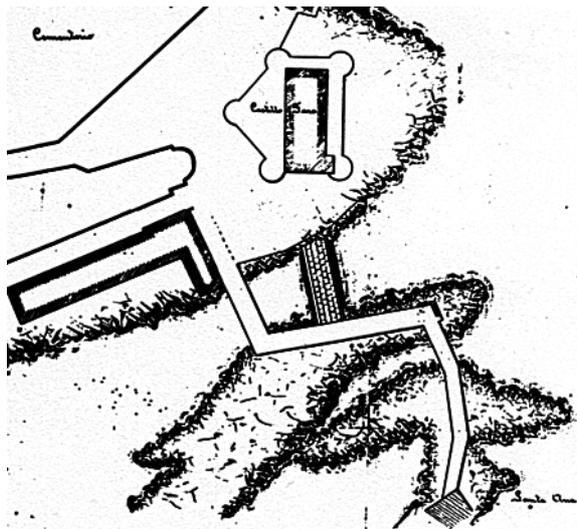
²² Boletín Oficial del Ministerio de Fomento, Tomo XX, p. 336, Madrid, 1856.



Proyecto del año 1855.

Agustín Monterde estudió muy minuciosamente el proyecto de Peñarrendoda veinte años después de realizada la memoria, gracias a lo cual conocemos muy bien lo que se proponían hacer con los boquetes: “Después de un detenido estudio para elegir el sistema de construcción que debiera adoptarse, la disposición del terreno en que debía edificarse, la altura de agua en el mismo sitio, y la velocidad con que el mar recorre los canales que se trataba de cerrar, no sólo en los casos de temporal o de oleajes, sino durante el fenómeno diurno de las mareas, decidieron la elección a favor del sistema de construir un basamento de escollera hasta el nivel de la bajamar muerta, compuesta de bloques de 0,4 a 1,5 metros cúbicos, cuyo volumen era el mayor que podían dar las canteras de la localidad; en esta atención y habida cuenta de las condiciones en que se establecía esta obra, se revistió su talud con bloques artificiales de hormigón del volumen de 10 metros cúbicos. El talud exterior del macizo se fijó en 3 de base por 1 de altura, y el interior en 1,5 por 1; el ancho de este basamento en su coronación era de 13 metros: sobre él se levantó un muro de mampostería hidráulica con paramentos de sillería de 6 metros de altura y 7 de ancho en la base y 5,50 en la coronación, con lo cual quedaba sobre la escollera una berma de 4 metros por la parte del largo, y de 2 por el frente interior del macizo del cerramiento”²³.

²³ *Ibíd.*, p. 153.

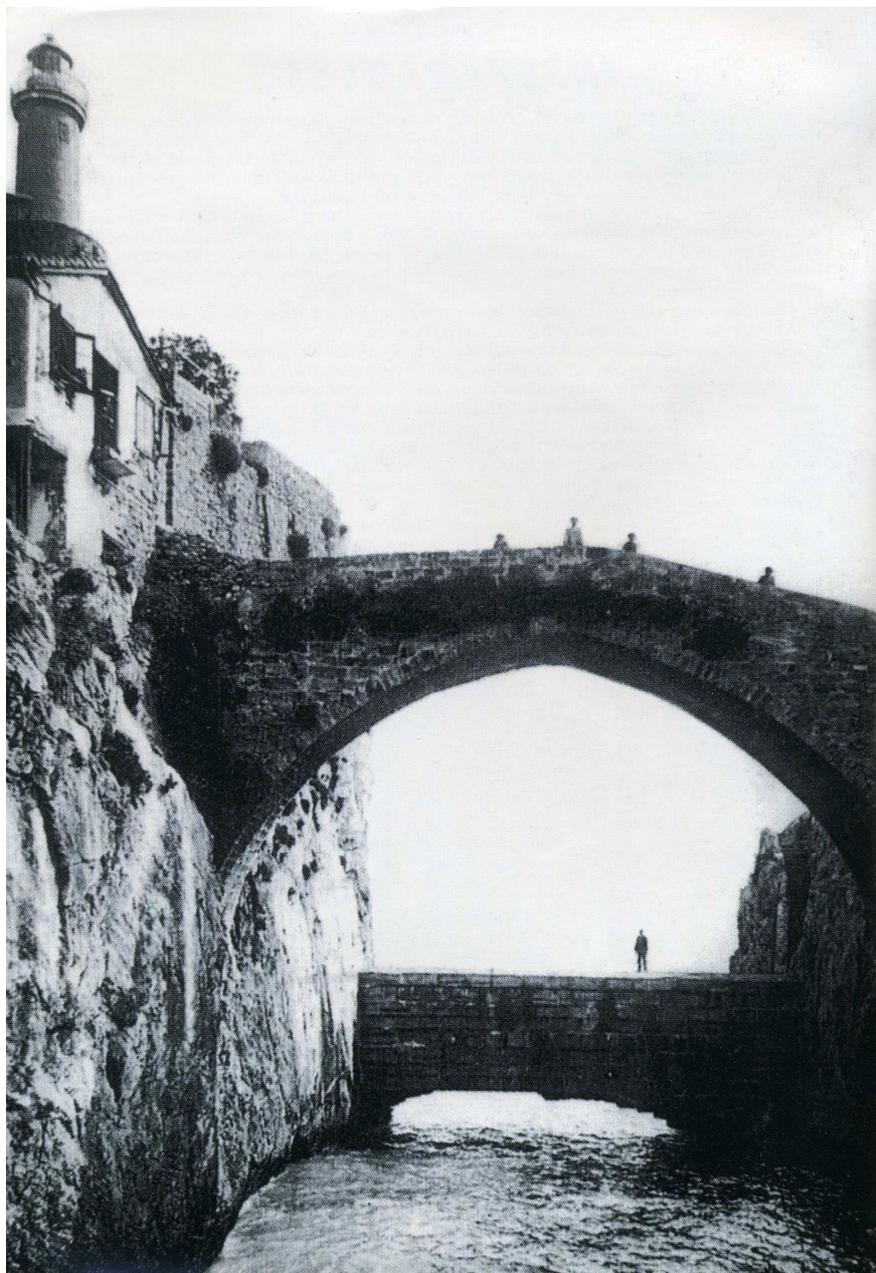


Las obras reales comenzaron a ejecutarse el 2 de enero de 1857. Fueron recibidas, y no era para menos, como un gran logro histórico. No faltó su correspondiente inauguración oficial: “Fue un gran acontecimiento, asistieron diversas jerarquías militares, de Marina, religiosas y civiles con florido discurso de Domingo de Ocharan Salazar (alcalde) al arrojar la primera piedra. Se conserva en el Ayuntamiento una pica de hierro, posiblemente de aquella inauguración”²⁴.

Sin embargo, a pesar del buen estudio de proyecto, de nuevo la Naturaleza empezó a poner las cosas en su sitio: “pricipiadas las obras, fueron grandes las dificultades con que se luchó para la construcción, habiéndose llegado al extremo de que en alguna ocasión, aún sin que reinara temporal, la gran fuerza del mar al correr a lo largo de los boquetes arrastró a los operarios, sus útiles y los materiales que estaban empleando. Durante el curso de las obras tuvieron lugar varios temporales: aún los de menor fuerza deformaron la escollera arrastrándola generalmente hacia el largo; y este arrastre y alteración del perfil del basamento fue de mucha consideración en las grandes marejadas, algunas de las cuales dejaron sin apoyo el uro de fábrica del primer boquete, y fue tal en algunas ocasiones la furia con que las mares penetraban en el abocinado del tercer boquete, que arrancó sillares ya colocados, sepultando en el fondo del mar otros preparados en la obra para su empleo; y en uno de estos temporales las olas levantaron uno de los bloques de hormigón de 10 metros cúbicos, pesando 23.000 Kilógramos, fuera del agua, colocado a la altura de la bajamar, y lo lanzaron al interior de la concha por encima del muro de fábrica, que tiene, como se ha dicho, 6 metros de altura sobre la coronación de la escollera, cuyo talud se había cubierto para su defensa con los bloques artificiales de la clase del que fue lanzado a la altura que se ha expresado; este hecho está en

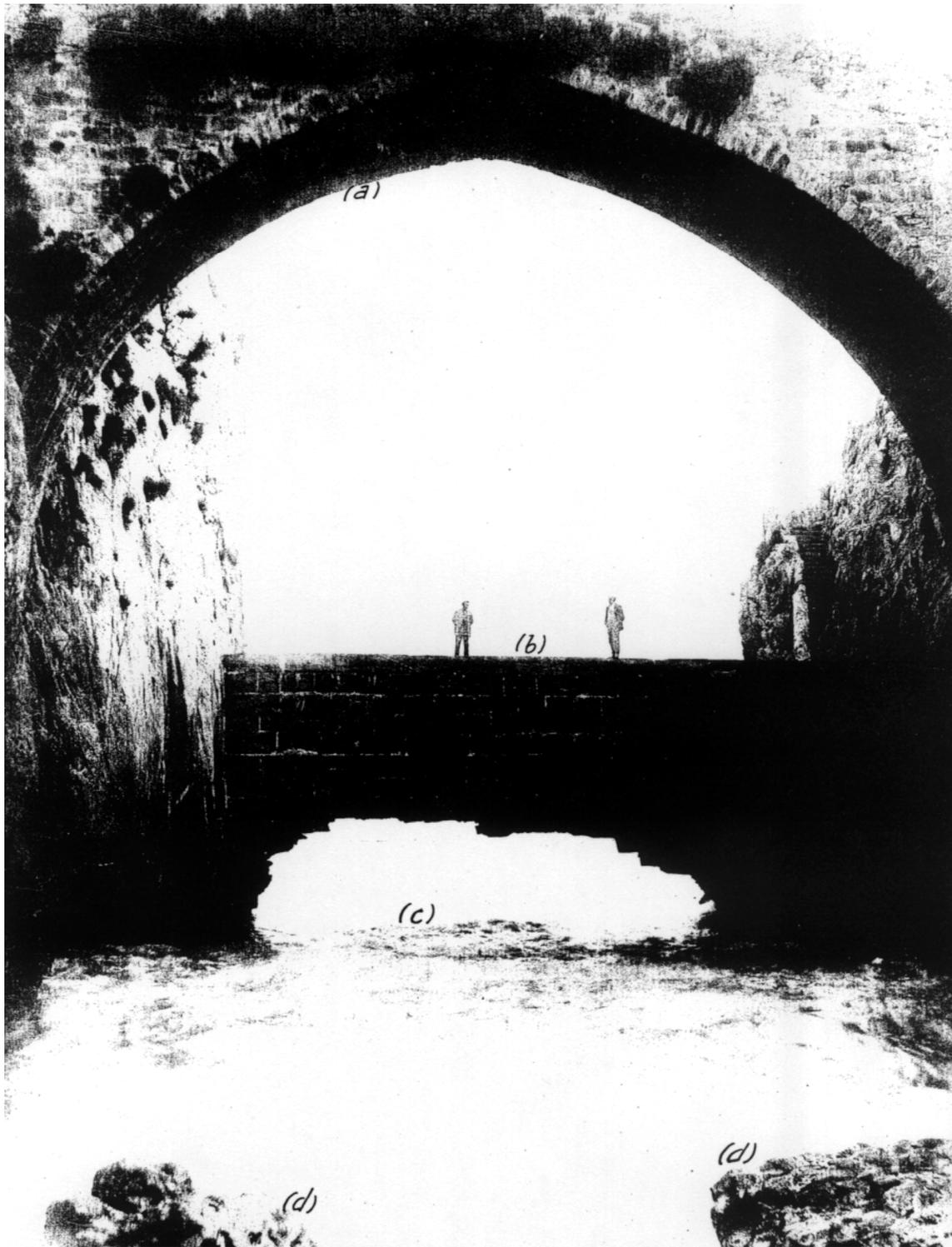
²⁴ Prada Iturbe, L., La Ilustración de Castro, Abril de 1999, p. 4.

armonía con los de haber destruido las olas los pretilos del paso establecido sobre las peñas de Santa Ana, el cual se halla a unos 13 metros sobre el nivel de la pleamar; y con el de haber cubierto el agua la linterna del faro situado en el castillo, la cual se eleva 40 metros sobre el nivel; al propio tiempo la resaca arrastraba al fondo del mar los grandes bloques de de hormigón haciéndoles recorrer de 6 a 12 metros de distancia sobre el talud de la escollera del basamento”²⁵.



Al fondo, muy deteriorado, el muro ideado por Peñarredonda.

²⁵ Monterde, A., ob. cit., pp. 153 y 154.



La Técnica seguía siendo vencida por la fuerza de la mar. Los temporales acababan con las obras. Llegó un momento en el año 1861 en que parecía que el intento de cierre iba a tener un fin inminente: “Los últimos temporales han sido extraordinarios en algunos puertos de la costa cantábrica. En el de Castro-Urdiales la mar subió hasta la farola, altura que no había llegado, según noticias fidedignas, en lo que va de este siglo. Las olas embravecidas destruyeron por completo las obras que se estaban construyendo por segunda o tercera vez para abrigo de las lanchas pescadoras, desapareciendo el arco próximo ya terminado”²⁶. Esto se publicaba en el mes de marzo. El Ayuntamiento castreño con miedo de que las obras se abandonasen quiso reaccionar desmintiendo, al poco, tan dramática escena: “El alcalde de Castro-Urdiales desmiente la noticia de haber destruido el temporal las obras que se hacen en aquel puerto. La verdad, dice, es que subsiste toda la obra de fábrica del cierre de los boquetes de Santa Ana, que es la de más difícil ejecución y más expuesta a los naturales accidentes del mar, habiendo resistido los fuertes embates de este durante el último invierno, sin estar defendida aún por la escollera o muelle de bloques artificiales que debe protegerla. La verdad es que han desaparecido unos veinte bloques, únicos que se habían arrojado al mar de los doscientos cincuenta que deben formar la escollera de un fondeadero accesible y seguro para los buques de gran porte y calado, que se vean obligados a acogerse en ocasiones en que los fuertes temporales, las malas barras y la falta de agua hagan impracticable la entrada en los puertos de sus destinos y peligrosa su permanencia en el mar”²⁷.

A pesar de todos los intentos de las autoridades de Castro por dulcificar la situación, lo cierto es que era muy grave. En el mes de agosto de aquel 1861 el Gobierno estaba a punto de dar por suspendidas definitivamente las obras: “En Castro-Urdiales se espera al señor don Lucio del Valle, que era comisionado por el Gobierno de S.M. para estudiar la paralizada obra del cerramiento de los boquetes de Santa Ana”²⁸.

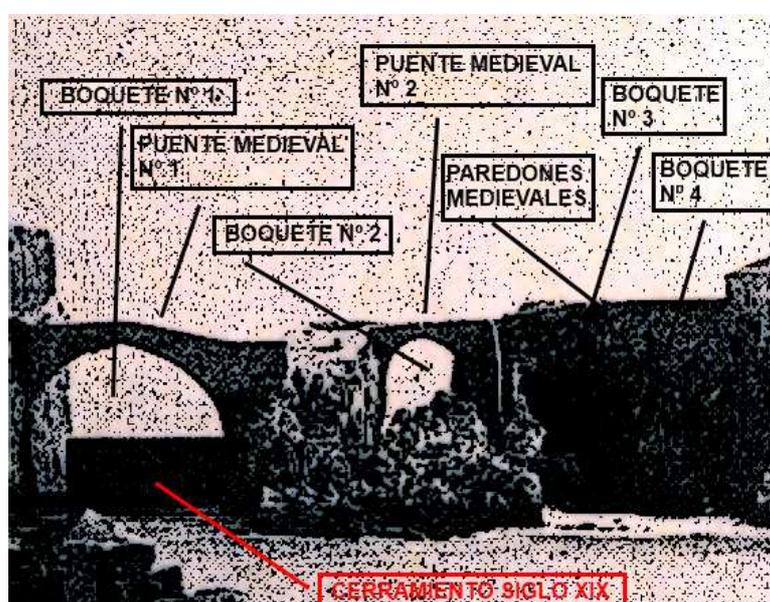


²⁶ La Discusión, 28 de marzo de 1861, Año VI, nº. 1617.

²⁷ La Correspondencia de España, 7 de abril de 1861, Año XIV, nº. 936.

²⁸ El Clamor Público, 9 de agosto de 1861, nº. 294.

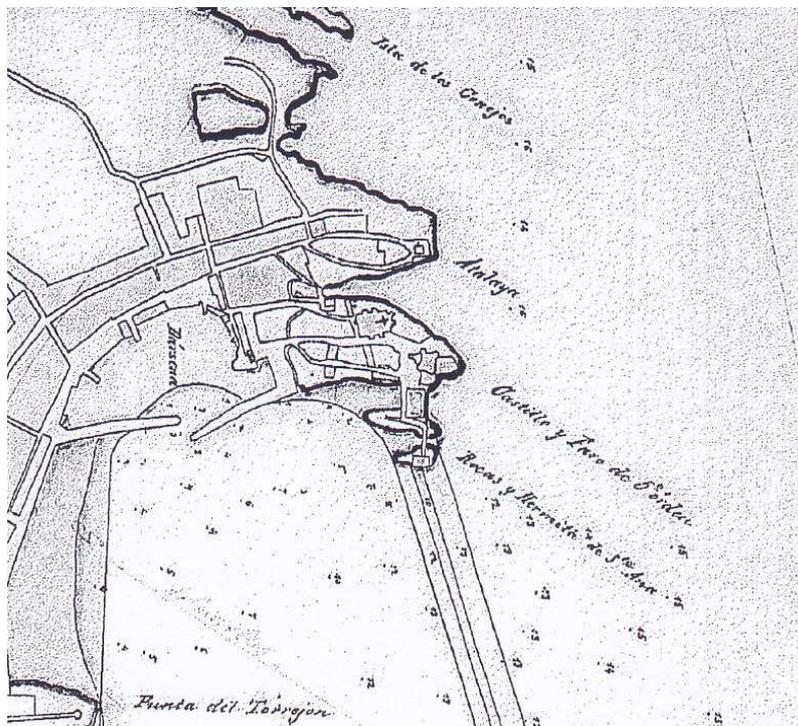
Las obras reales acabaron precisamente en ese año de 1861. Hasta finalizar el siglo XIX varios son los ingenieros que, al realizar sucesivos proyectos de un puerto nuevo, nos han dejado constancia de los restos de aquel intento serio de cerrar definitivamente los boquetes de Santa Ana. Describía Nicolás Ugarte en 1873: “se ve aún una escollera de bloques que sirvió de base a un muelle”²⁹. El contratista Ramón Pérez del Molino también en 1873 apuntaba en una memoria: “La experiencia en los cerramientos de los boquetes de Santa Ana en la misma localidad, indican que tales escolleras desaparecen envueltas entre las olas del más pequeño temporal de invierno, y hasta los bloques artificiales de 10 metros cúbicos de volumen son lanzados por las encrespadas aguas del Océano por encima de los muros que se elevan 6 metros sobre la pleamar viva”³⁰.



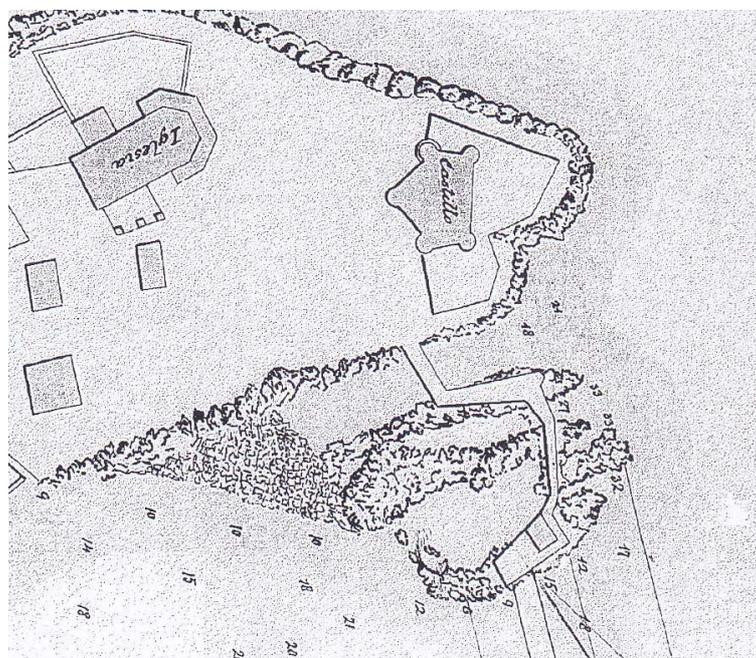
²⁹ Ojeda San Miguel, R. Obras..., b. cit., p. 59.

³⁰ *Ibíd.*, p. 65.

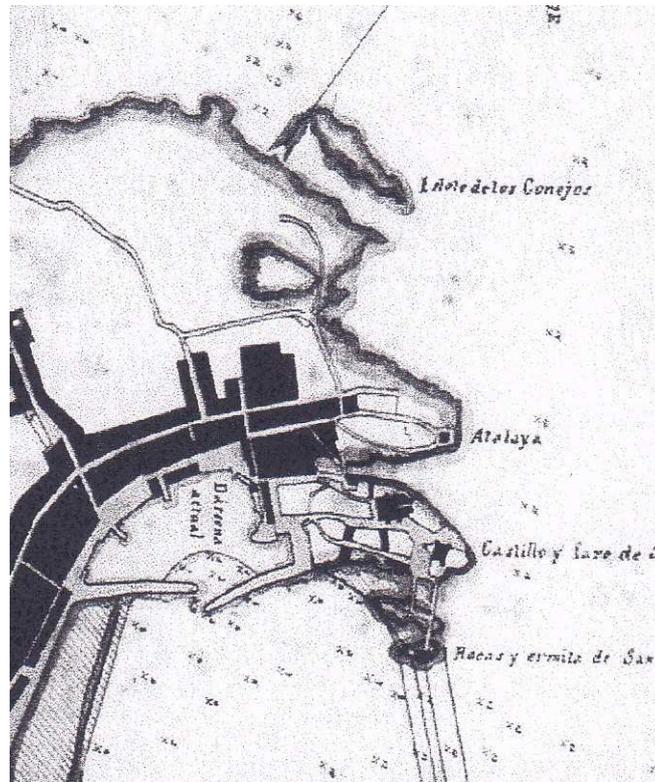
Como podemos observar a continuación, todos estos proyectistas nos legaron hasta comienzos del siglo XX magníficos planos de la situación de los boquetes una vez abandonadas las obras:



Proyecto Hodgson, año 1869.



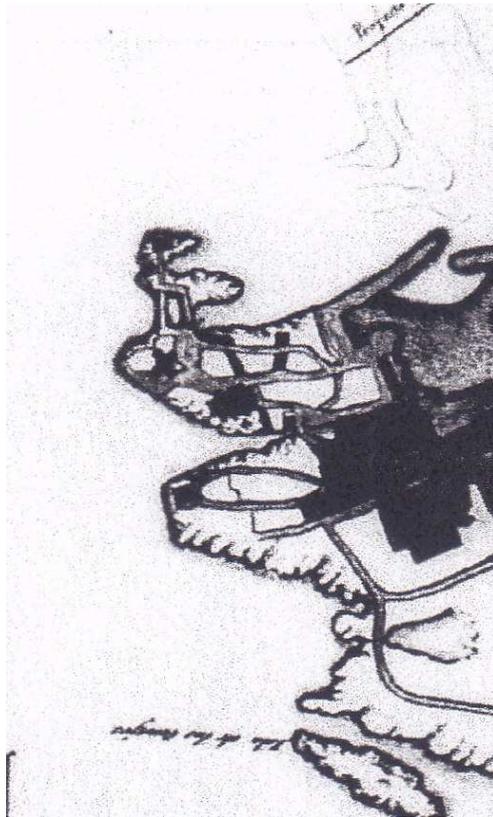
Proyecto Ugarte, año 1873.



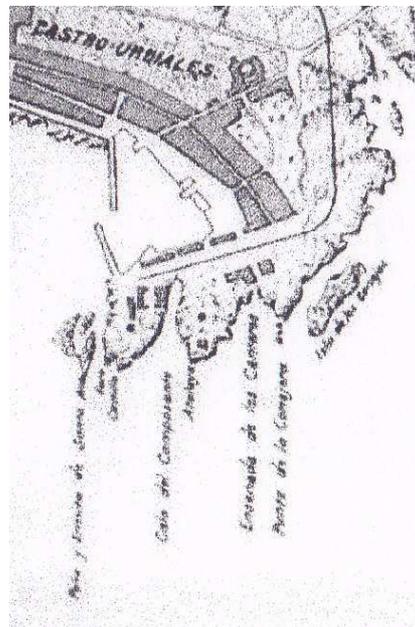
Ramón Pérez del Molino, año 1873.



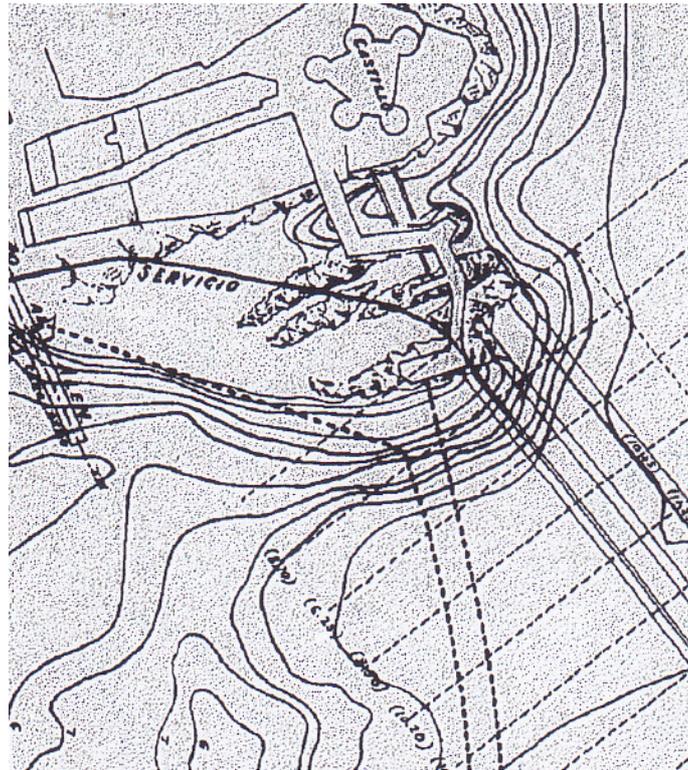
Año 1874.



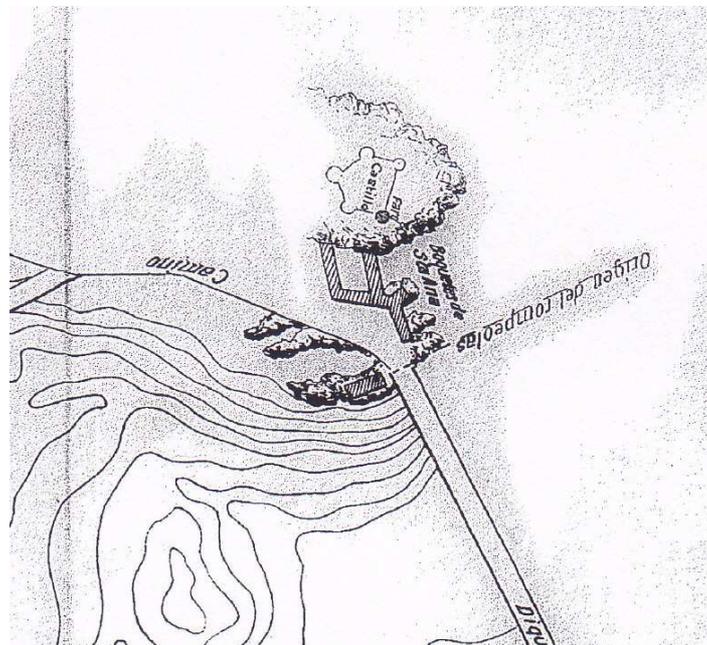
Año 1890.



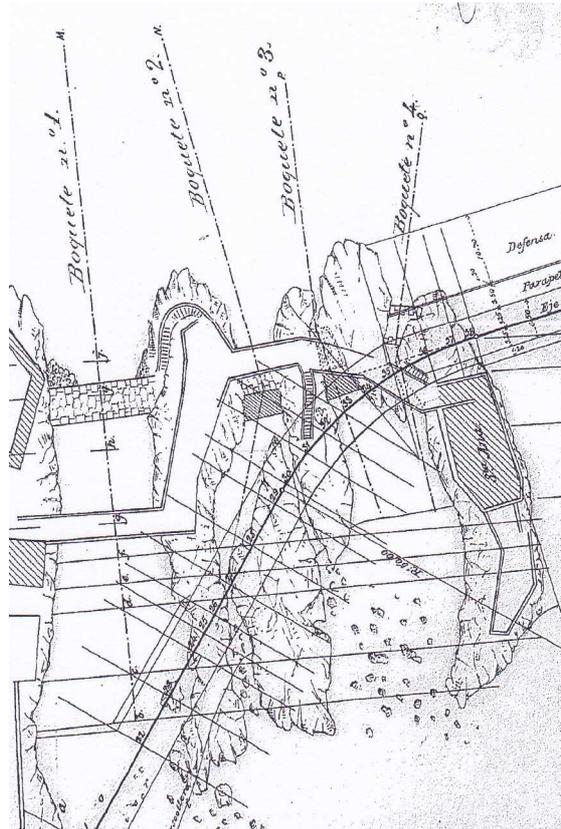
Año 1891.



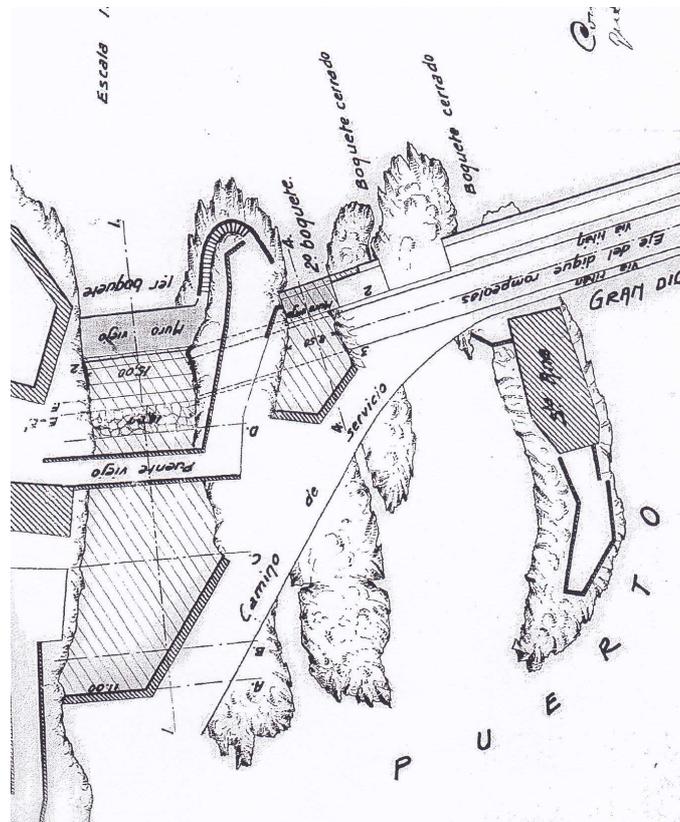
Proyecto Riquelme, año 1895.



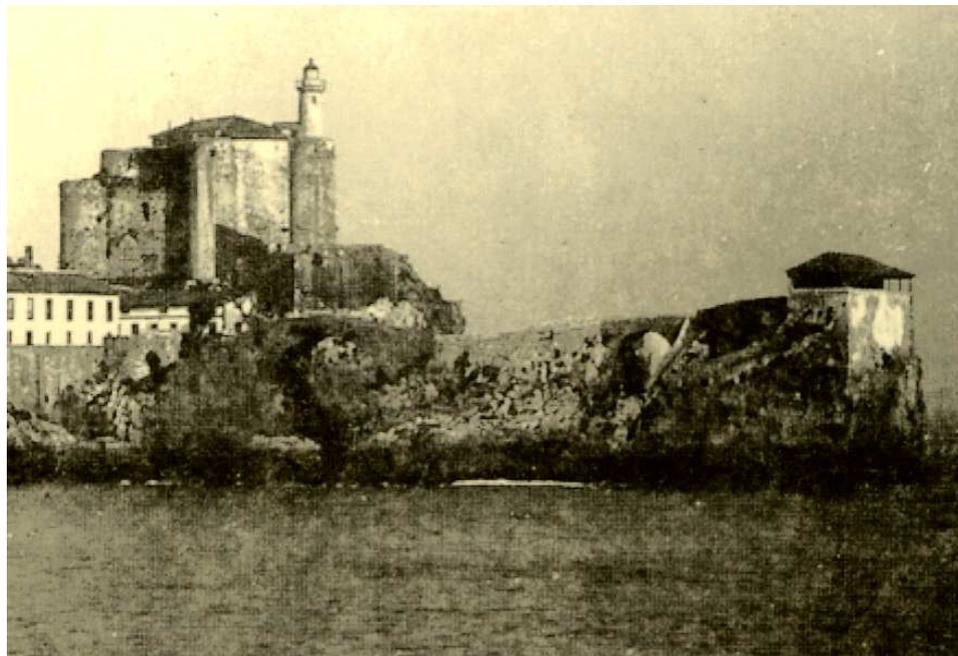
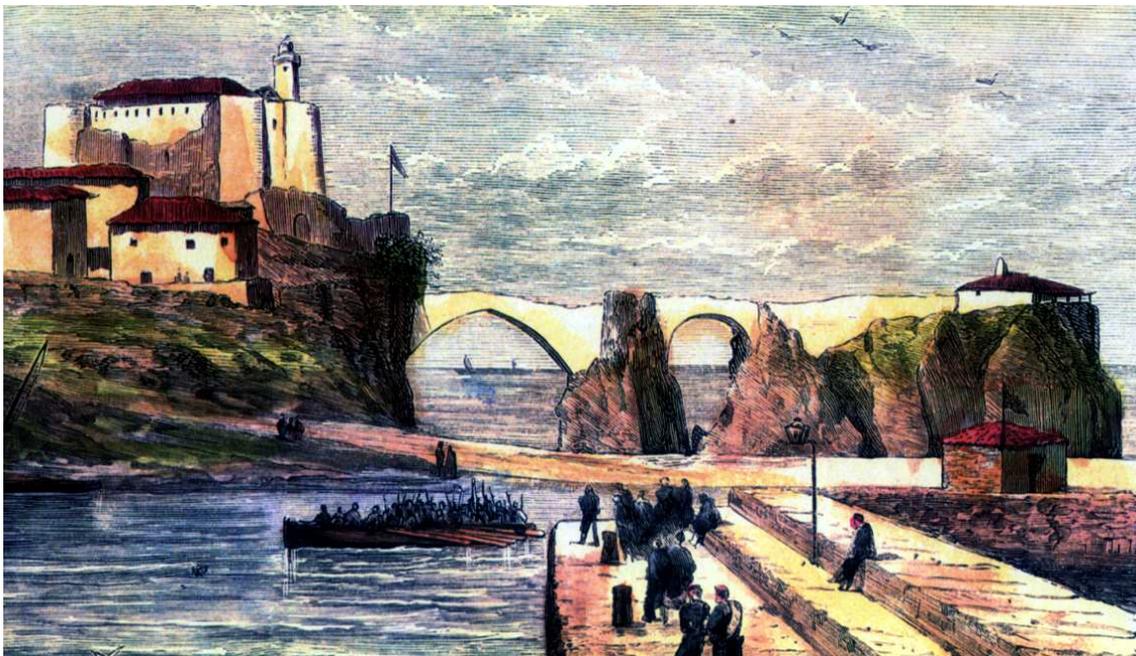
Proyecto Riquelme, año 1895.



Proyecto Riquelme, año 1895.



Proyecto L. F. Pérez, año 1914.



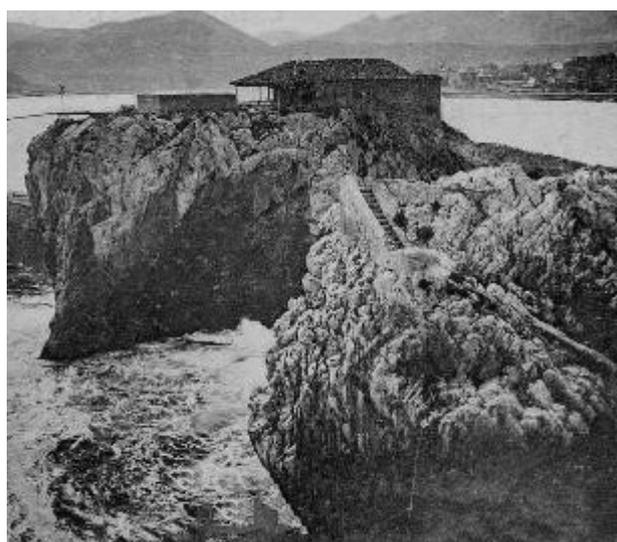
Es cierto que en la década de 1870 y 1880 se hicieron algunas obras de mantenimiento sobre lo hecho hasta 1861, pero el proyecto tal como fue ideado por el ingeniero Peñarredonda se abandonó totalmente. Es probable, como algún documento decía, que las autoridades gubernativas españolas pensarán que seguir era echar dinero directamente a la mar, sin resultado alguno que mereciera la pena: “Reparados repetidas veces varios deterioros causados en estas obras del cierre de los boquetes, las aguas en su movimiento diurno y durante los grandes temporales han continuado el arrastre de la escollera, dejando sin la base necesaria los muros sentados sobre ella; en el estado actual de esta obra de cerramiento las olas se comunican muy fraccionadas por debajo del muro del primer boquete: atraviesan con más libertad por debajo del muro del segundo; y faltando toda la escollera de la parte superior del basamento, atraviesan casi en su totalidad, aunque deprimidas, por el tercer boquete; permaneciendo los tres muros sin la base inferior sobre la cual se constituyeron, sostenidos por su apoyo lateral contra los peñascos de Santa Ana, y por efecto de su buena y esmerada construcción.

Debe renunciarse a reemplazar la escollera que el oleaje arrastra, porque no pudiendo emplearse bloques naturales de grandes dimensiones, el mar deformaría nuevamente el talud que se estableciera, llevando las piedras a las profundidades que hay al pie de esta punta; o sería necesario establecer un talud, cuya ejecución sería muy difícil de determinar *a priori*, pero que de todos modos exigiría una cantidad de piedra tan grande que la reparación por este sistema sería seguramente más cara que cualquier otro. El medio más expedito y económico sería sin duda restablecer la defensa de escollera que se ha destruido, empelando bloques de hormigón confeccionados en época oportuna sobre los mismos murallones, cuyo pie se trata de defender.

Los efectos producidos por el oleaje y la resaca en los basamentos de escollera, y por consiguiente en los murallones de los cierres de los boquetes, y aún para algunos la duda de que la obra pueda resistir aquellos efectos en su actual emplazamiento, dieron lugar a observaciones y estudios sobre los medios de aminorar estos efectos y defender mejor estas obras; y como al penetrar las olas en los canales de los boquetes se aumenta su velocidad y se hace por consiguiente más poderosa la acción con que obran sobre las nuevas construcciones, fácil es deducir que su mejor emplazamiento hubiera sido en la parte exterior de los boquetes, apoyando la obra en las puntas salientes de las peñas que los forman: de este modo el oleaje hubiera chocado contra la construcción con su fuerza natural y sin el acrecentamiento que ahora toma al correr encerrado entre los cajeros de los cuatro boquetes. Además, la experiencia ha indicado que extendiéndose la acción de las olas a mayor profundidad de seis metros, no es posible limitar la defensa de bloques de hormigón a los seis metros de profundidad que antes se habían fijado, y que la zona de esta defensa de bloques de hormigón de diez metros cúbicos ha de

llevarse hasta la profundidad de 12 metros, aumentando al mismo tiempo el talud del basamento hasta cuatro o cinco de base por uno de altura.

De lo que se ha dicho en estas notas y del estudio de los cierres de los boquetes, se deduce la necesidad de fortificar y conservar en buen estado de construcción que impide el paso del mar al interior de la concha por los boquetes tantas veces citados; y en virtud de los mismos estudios se deduce también la necesidad de prolongar el abrigo que hoy dan las peñas de Santa Ana, mediante la construcción del dique que hace tiempo fue proyectado con este objeto”³¹.



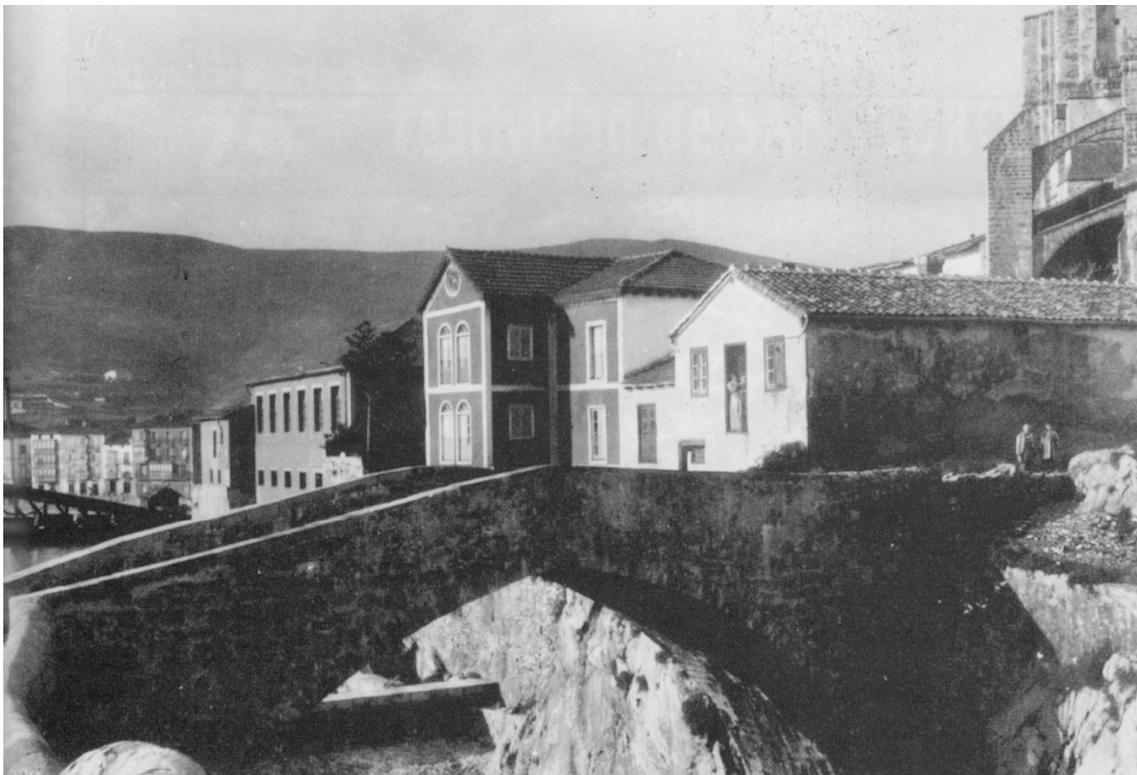
³¹ Monterde, A., ob. cit., p. 154.

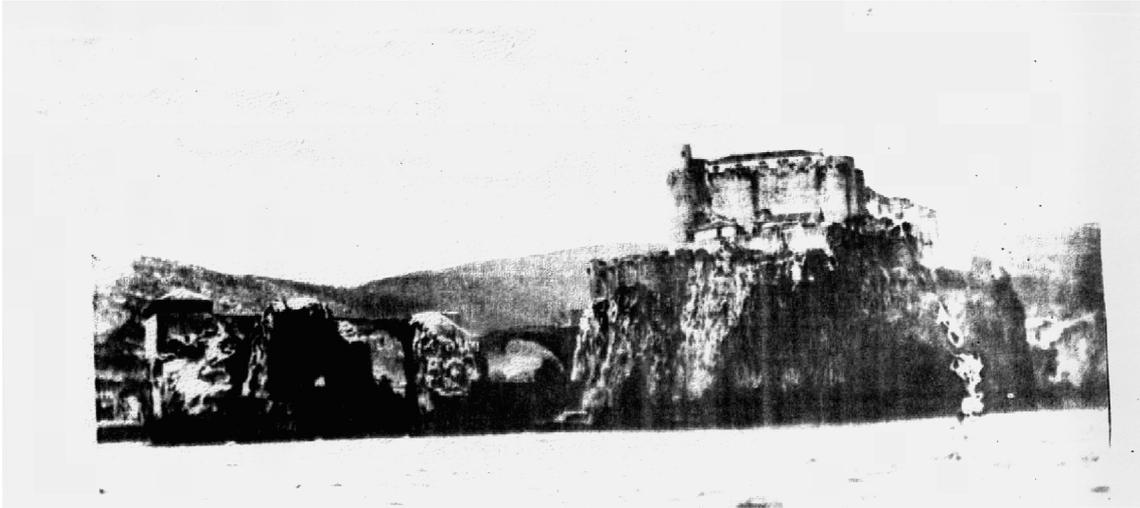
Ya en el siglo XX, y a punto de resolver definitivamente el problema de los boquetes, el ingeniero y el contratista del puerto, Lucio Felipe Pérez y Julio Oberty, nos dejaron una descripción de las obras de Peñarrenda que subsistían todavía: “se construyó (en el boquete n.º 1) un muro revestido de sillería y construido con gran solidez y de 5,30 metros de espesor en la coronación, que por efecto de las olas, fue socavado en su base, sosteniéndose gracias a las condiciones admirables del mortero de cemento. Dicho muro se sostenía, sin embargo, formando un gran dintel por debajo del cual penetraba el mar..., en el segundo boquete también existía un muro viejo, por debajo del cual pasaba el agua”³². “El primer cierre de que tenemos noticias fue establecido, varios años antes... por el entonces Ingeniero jefe de la Provincia D. José Peñarredonda. Consistía en un muro de sillería, apoyado en un basamento de escollera, con piedras del mayor tamaño que fue posible obtener. Poco tiempo duró la escollera, que fue arrebatada totalmente por los embates del mar, quedando solo el muro, en sus hiladas horizontales, en forma de dintel estribado en las rocas, que subsiste aún, en parte, demostrando la perfección con que fue ejecutada su fábrica”³³.

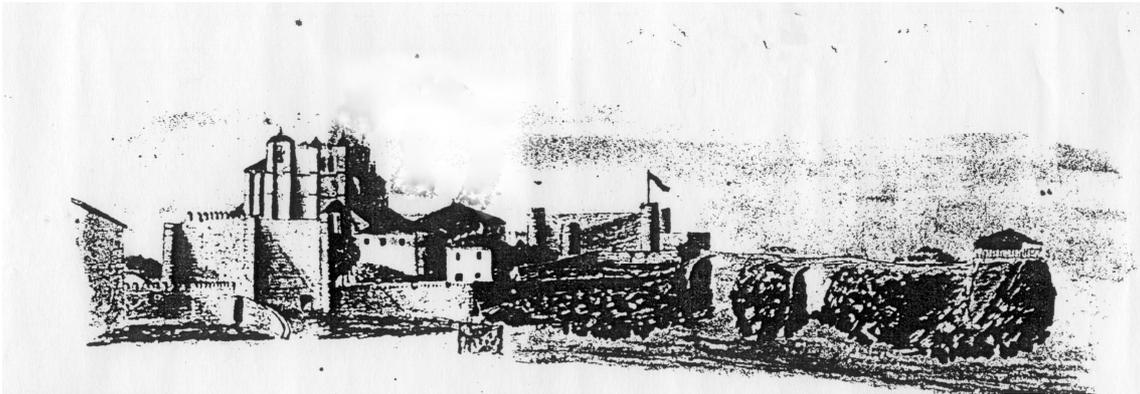


³² Ojeda San Miguel, R. obras... ob. cit., Lucio Felipe Pérez, p. 207.

³³ *Ibíd.*, Julio Oberty, pp. 211-213.







Siglo XVII, Archivos militares españoles.

Imágenes fotográficas: Archivo fotográfico de la Asociación *Cantu Santa Ana*.