EL MUELLE DE “DON LUIS”

Ramón Ojeda San Miguel

MUELLE DE OCHARAN MAZAS

CONTRADIQUE – MUELLE COMERCIAL

CASTRO URDIALES 2013

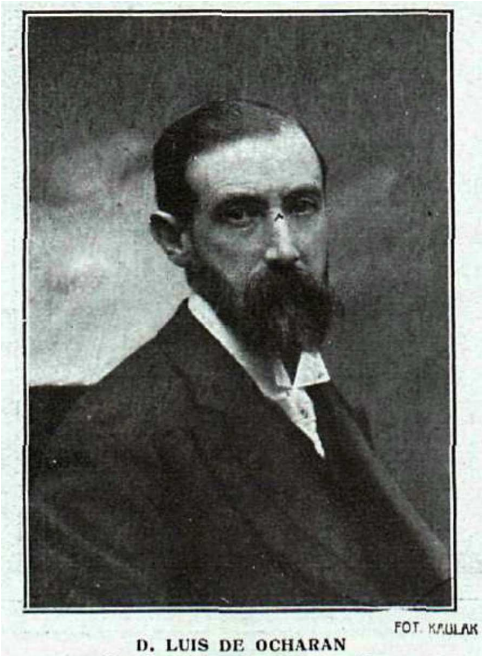
En muchos espectáculos, más en los deportivos, suele decirse muy a menudo que ¡El público siempre tiene razón! Después del rompeolas, en Castro Urdiales el otro dique que protege la bahía es hoy conocido popularmente como *muelle de Don Luis*. Tanto ha calado la denominación que hasta las publicaciones municipales, folletos turísticos y planos actuales recogen la misma con entera normalidad. Ahora bien, aunque respetamos completamente las denominaciones que alcanzan la categoría de populares, nos menos cierto es que a veces, como ocurre en este caso, pueden llegar a provocar equívocos históricos de consideración. Pongamos un ejemplo, en una página Web con fines turísticos se llega a afirmar "en el puerto de Castro, el Muelle de Don Luis debe su nombre a Don Luis Ocharan Mazas, quien financió el proyecto". Aquí está el peligro: no es verdad. La verdad histórica, como todas las verdades, no "tiene vuelta de hoja".

Dejemos de momento los nombres populares y bajemos a la historia portuaria de Castro Urdiales. En esta dirección hay que afirmar categóricamente que una cosa es el muelle de Ocharan Mazas y otra, bien distinta, es el contramuelle o contradique del puerto moderno. A poner algo de luz sobre estas cuestiones van dirigidas estás páginas. En ellas recogeremos investigaciones ya publicadas y la mayor parte de las imágenes, siempre muy esclarecedoras, hasta ahora conocidas sobre esta interesante cuestión.

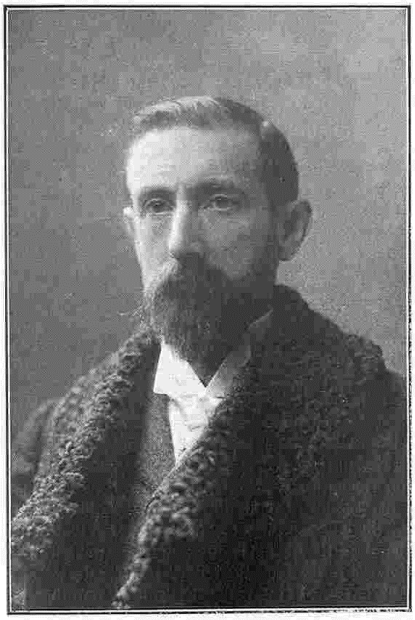
EL MUELLE DE DON LUIS OCHARAN MAZAS

Hacia el año 1885 la vida castreña, en todas sus derivaciones, la económica, social y política, estaba en estado de auténtica ebullición. El optimismo por la inminencia de un futuro económico totalmente halagüeño era algo completamente extendido en la Población. Una potente flota pesquera, plagada de las revolucionarias traineras, acompañada por otra industria conservera considerada entonces como de las más potentes y dinámicas del Cantábrico, se veían armonizadas con una Villa que se ensanchaba en términos urbanos, después de tirar sus viejas murallas medievales. Pero, sobre todo, dominaba entonces la creencia de que con la construcción de un puerto moderno e integral y con el desarrollo de las actividades mineras, la resurrección económica de Castro Urdiales no iba a tener marcha atrás.

En este ambiente casi de euforia se movían todos los agentes económicos y sociales. El Ayuntamiento presionaba al Estado para construir un puerto moderno capaz de dar cobijo a todo tipo de barcos, y muy en especial a los que llegaban a cargar minerales. Todo el mundo quería estar bien colocado de cara al esperanzador porvenir portuario y minero de la comarca. Diferentes personas y grupos empresariales iban asentándose de cara a un futuro ya muy cercano de riqueza rápida y ebullición económica. Entre aquellos muchos estaba el personaje central de nuestra historia: Luis Ocharan Mazas ¡Y no era un hombre de negocios cualquiera!



Ocharan Mazas nació en Bilbao en el año 1858. Personaje muy importante dentro de lo que podemos denominar como la burguesía empresarial y financiera de Bilbao en las décadas finales del siglo XIX y principios del siguiente. Ocharan participó en los negocios más dinámicos de la época: banca, seguros, industria, navieras, comercio y minería. A todas estas facetas, en las que a todas luces era entonces reconocido socialmente como un triunfador, hay que añadir que era un hombre de fuerte formación intelectual y con muchísimas inquietudes culturales. Fue mecenas de arquitectos, pintores y escultores. Entusiasta de la Astrología y pionero en la fotografía artística, a lo que unía una destacada inclinación a la narrativa literaria: autor de varias novelas, entre las que destaca la importantísima, por la gran cantidad de relatos costumbristas e históricos reflejados de la vida castreña, la novela "Marichu". Tantas facetas presenta la interesantísima vida de Luis Ocharan que, como en más de una ocasión he manifestado y demandado, reclama con urgencia histórica una buena biografía.

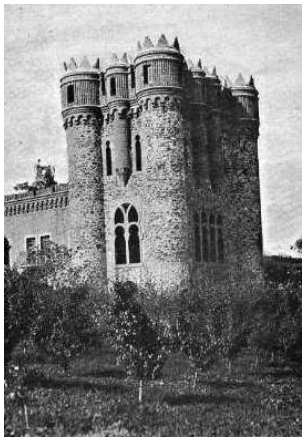


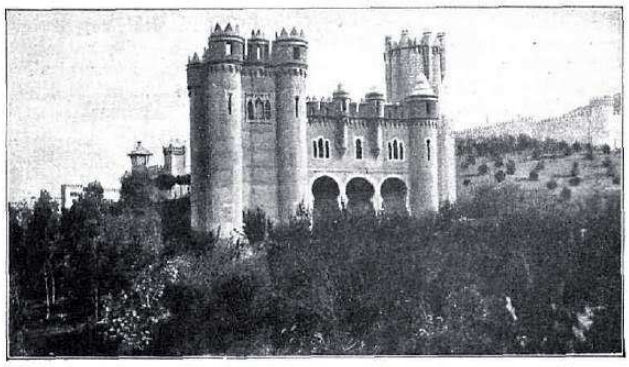
LUIS OCHÁRAN

Ocharan tenía como centro indudable de sus negocios a Bilbao. Aun así no se olvidó nunca de la capital del Reino, y en Madrid construyó una magnífica residencia, desde la que en temporadas atendía a sus preocupaciones culturales y a sus no menos importantes contactos políticos. Siempre estuvo muy bien relacionado con las esferas cercanas al Gobierno, buscando, como otros muchos hombres de negocios de su tiempo, influencias con las que beneficiar a sus múltiples actividades económicas y empresariales. Eran, pues, Bilbao y

Madrid sus referencias vitales y de negocios; pero a ellas, finalmente, hay que añadir una tercera: Castro Urdiales. Ya se ha significado que era bilbaíno de nacimiento, pero está claro que los orígenes inmediatos de su familia estaban nuestra entonces Villa. Los Ocharan desde el siglo XVIII habían ocupado puestos importantes en el Ayuntamiento castreño; fueron siempre potentes propietarios de bienes inmuebles urbanos y de terrenos en las aldeas de la jurisdicción; y, además, destacados explotadores de las ferrerías más activsas aquí asentadas.

En definitiva. Ocharan Mazas estaba unido a Castro Urdiales por fuertes lazos de sangre y por viejos intereses económicos de origen familiar. Tan intensa era la unión que don Luis se hizo construir en Castro un magnífico castillo-palacio, todavía hoy admirado por los estudiosos de la historia del Arte y por todo el mundo con una mínima sensibilidad cultural. En él pasó largas temporadas y hasta bastantes años enteros de su vida. En Castro Urdiales vivía "como en su casa": aquí estaban sus orígenes paternos; aquí desarrollaba sus inclinaciones literarias y científicas; y aquí descansaba. Pero como hombre de negocios de raza que era, enseguida vio también las enormes posibilidades de negocio que a corto plazo se presentaban en la villa castreña.





Castillo en Castro-Urdiales, propiedad de D. Luis Ocharán.

Muchos eran los grupos e intereses empresariales, y entre ellos Ocharan Mazas, plenamente concienciados de la "importancia que tenían a corto plazo, en los negocios de explotación y exportación de mineral, las vías férreas a la hora de enlazar las minas con la costa"[1]. El negocio minero, tanto en la explotación de los veneros como en la posterior exportación, llamaba a la puerta con rapidez. No se podía esperar veinte o treinta años para contar con un puerto nuevo. No se podía esperar mucho para poder dar salida a las cargas de mineral con muelles y dársenas modernas. Por ello todo el mundo sabía que era necesario montar toda una serie de ferrocarriles mineros y cargaderos-embarcaderos de rápida ejecución en la costa. Quien controlara los posibles trayectos ferroviarios y los puntos costeros más apropiados para el embarque se iba a llevar la parte más sustanciosa de la tarta del negocio. Por eso Ocharan, que "conocía como la palma de su mano absolutamente todos los entresijos de esta Villa y su comarca", empezó a mover ficha: "magníficamente colocado políticamente en la Villa y con amplios contactos cerca de los poderes ministeriales, debió conocer de primera mano las perspectivas que a corto plazo se abrían para el entramado portuario castreño. Fue consciente de que las obras de mejora integral del puerto promovidas por el Estado iban a ir, si al final se efectuaban, muy despacio. También se dio cuenta de que tal como se estaba *explotando* la actividad minera no se podía esperar mucho tiempo y, que era inevitable empezar rápidamente en el propio Castro Urdiales a erigir, a modo de alternativa de un puerto nuevo, embarcaderos. Sabía asimismo Ocharan que uno de los puntos más *golosos* para efectuar uno de ellos era precisamente la punta del Torrejón. Iba a empezar a *marcar su territorio*, a hacerse con el control de los posibles puntos en que se podían colocar los embarcaderos, y comenzó con aquella zona. Conocía perfectamente que dominar el espacio cercano al viejo Torrejón suponía controlar la llegada… y el trazado del ferrocarril minero…"[2]

Como enseguida veremos, pues es el momento especial de nuestro relato, Ocharan comenzó a perfilar su estrategia en el año 1886. Cuatro años más tarde, en 1890 solicitaba a las autoridades gubernativas licencia oficial para "construir nada menos que ocho embarcaderos de mineral; cuatro de ellos en la ensenada de Urdiales, dos en las inmediaciones de San Guillén y otros dos

[1] Ojeda San Miguel, R., Obras de ampliación y mejora del puerto de Castro Urdiales (1831-1928). Historia de un empeño centenario, Castro Urdiales, 2006, p. 114.
[2] Ibídem.

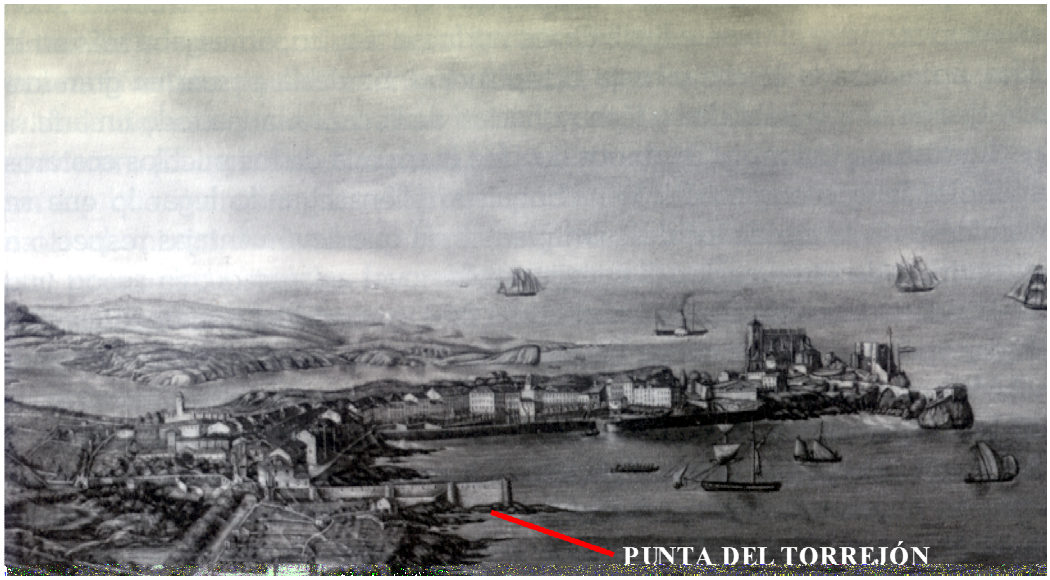
en la punta del Torrejón"[3] y, además, instalar "*un Ferrocarril, que desde el río de Sámano venga a cada uno de los embarcaderos y los de unión de unos con otros*"[4]. Consiguió teóricamente todo lo que solicitaba, si bien es cierto que al final se conformó únicamente con levantar un cargadero en San Guillén, que no era poco, en el año 1895, y de tutelar desde el año 1892 la "compañía del ferrocarril minero Castro-Alen".

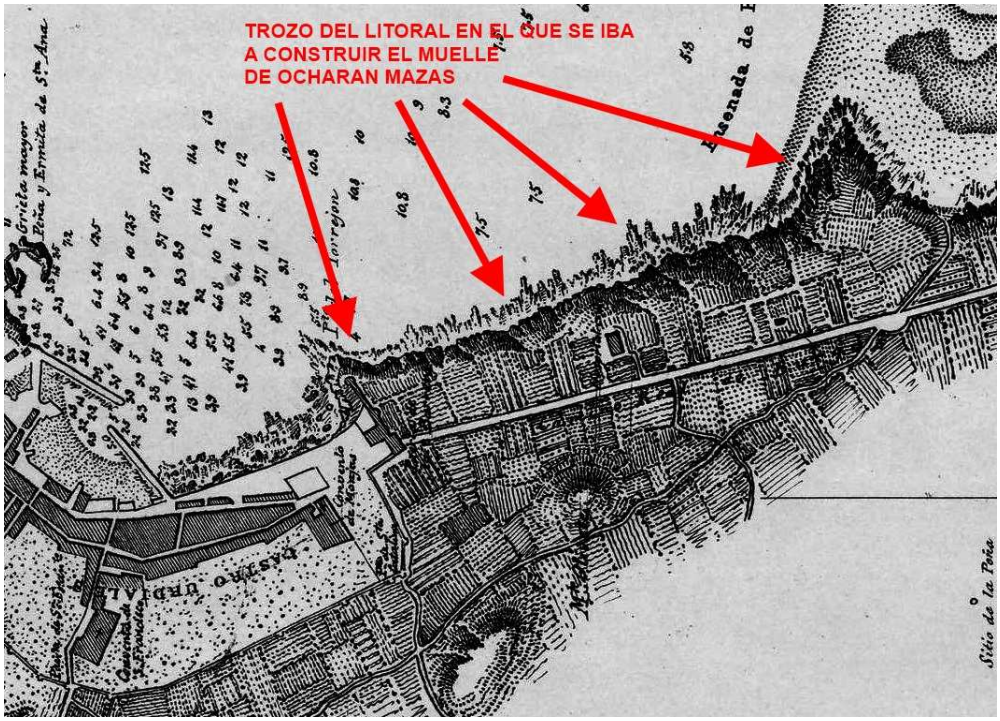
Torreón de la punta del Torrejón.

Todo el plan de Ocharan dio comienzo en 1886, cuando fue publicada la "Real orden de 30 de junio" en la que se autorizaba "de conformidad con lo informado por la Sección Cuarta de la Junta Consultiva de Caminos, Canales y Puertos, a don Luis Ocharan Mazas, para que… construya en el puerto de Castro Urdiales, desde el Jardín de la Barrera hasta el camino de bajada a la playa un dique malecón". Las obras empezaron con celeridad, hasta el punto que el famosísimo escritor y cronista Antonio Trueba reseñaba en 1888, en la revista "La Ilustración Española y Americana", que "don Luis Ocharan, joven rico e ilustrado, aunque nacido en Bilbao en 1858, tiene gran amor a la casa paterna que radica en Castro Urdiales, está construyendo un hermoso muelle de más de 600 metros, desde el paseo de la Barrera hasta la playa, proyectado, dirigido y costeado por el mismo. Para efectuar esta obra, que ha de aumentar

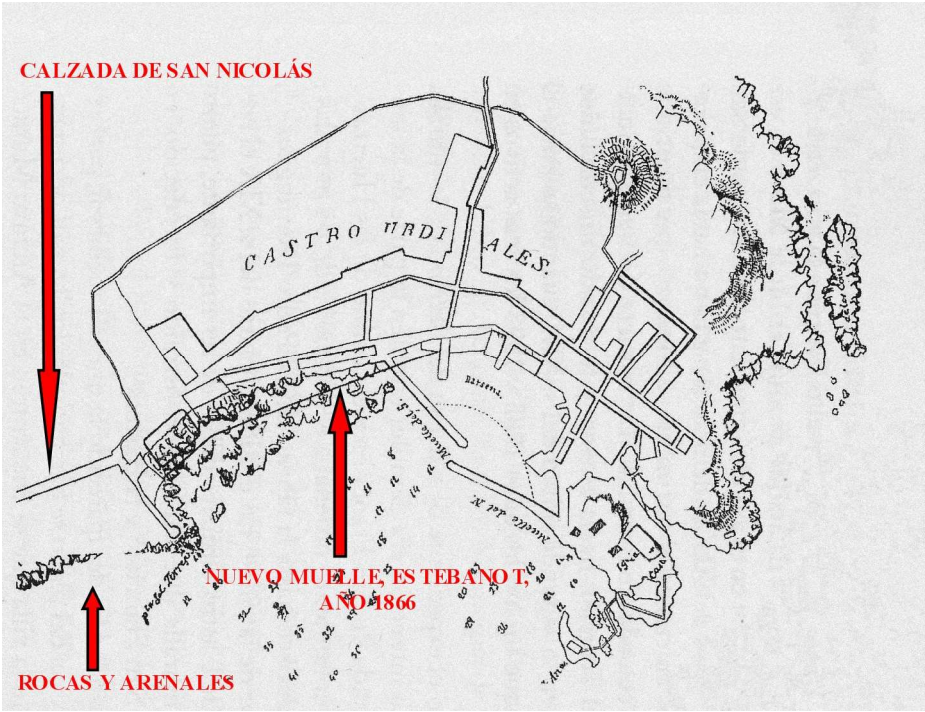
[3] Ibídem, p. 115.
[4] Ibídem.

en gran manera la belleza y la comodidad de Castro-Urdiales, pues se destina a la construcción de hermosas casas, ha derribado aquel torreón, cuyo solar ocupará un saliente del muelle en hemiciclo, que realzará mucho la belleza del ameno paseo de la Barrera. ¿De cuántos actos heroicos ha sido teatro el torreón que acaba de desaparecer!"[5]





[5] La Ilustración Española y Americana, Madrid, 22 de febrero de 1888, Antigüedades de Castro-Urdiales.

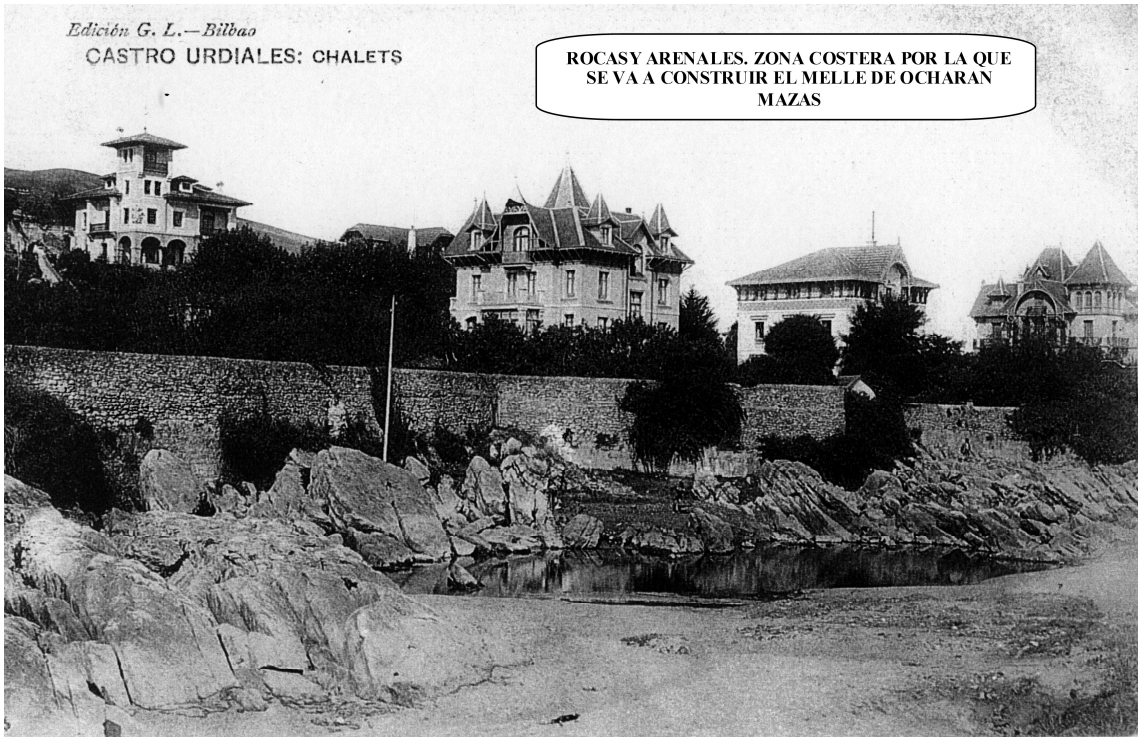


El muelle, dique de contención o malecón, ideado y ejecutado por Ocharan era realmente una prolongación del nuevo muelle de la "calle de la mar" construido por el ingeniero Estebanot en 1866. Pero con una enorme diferencia: el melle de la "calle de la mar" fue sufragado con dinero municipal y público, como la inmensa mayoría de las obras portuarias hasta aquel momento, mientras que con el dique de Ocharan entraba la iniciativa privada, en un principio de forma desinteresada, aunque luego veremos que no fue así realmente, para acabar de consolidar todo el frente marítimo de la ribera castreña.

La mayor parte de la prensa de entonces repitió y repitió que los fines de Ocharan eran puramente altruistas: "La construcción del muelle de Ocharan Mazas, debido al hijo de dicha villa don Luis, es una de las mejoras que estos últimos años ha tenido, pues empieza en el punto llamado la Barrera, y que extendiéndose por la costa llega hasta la playa, formando un paseo de más de un Kilómetro, en el que se disfruta de las frescas brisas y se contempla el inmenso mar"[6]. "Y por si faltaba en esta empresa de redención de un pueblo que quiere vivir, que respira un ambiente progresivo, el altruismo de don Luis Ocharan Mazas, construyendo por su cuenta el grandioso melle que lleva su

[6] La Vasconia. Revista ilustrada Euskero-Americana, 1895, año 2, Castro Urdiales, R. G., pp. 407 y 408.

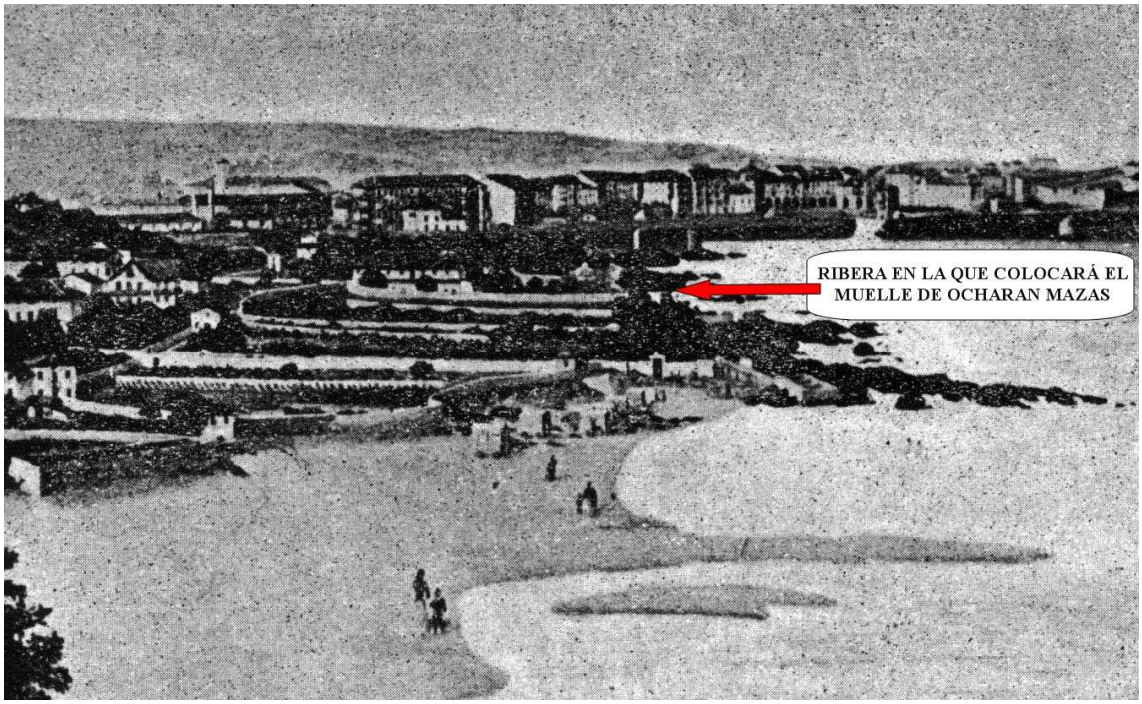
nombre, en cuyas obras empleó más de ochenta mil duros, y que partiendo de la rotonda va a morir a su hermosa playa, perla cantábrica que atesora un mundo de riquezas… He visto la encantadora posesión que el ilustre filántropo y opulento capitalista D. Luis Ocharan Mazas, posee en Castro-Urdiales, donante de esa obra gigantesca del muelle que lleva su nombre…"[7]

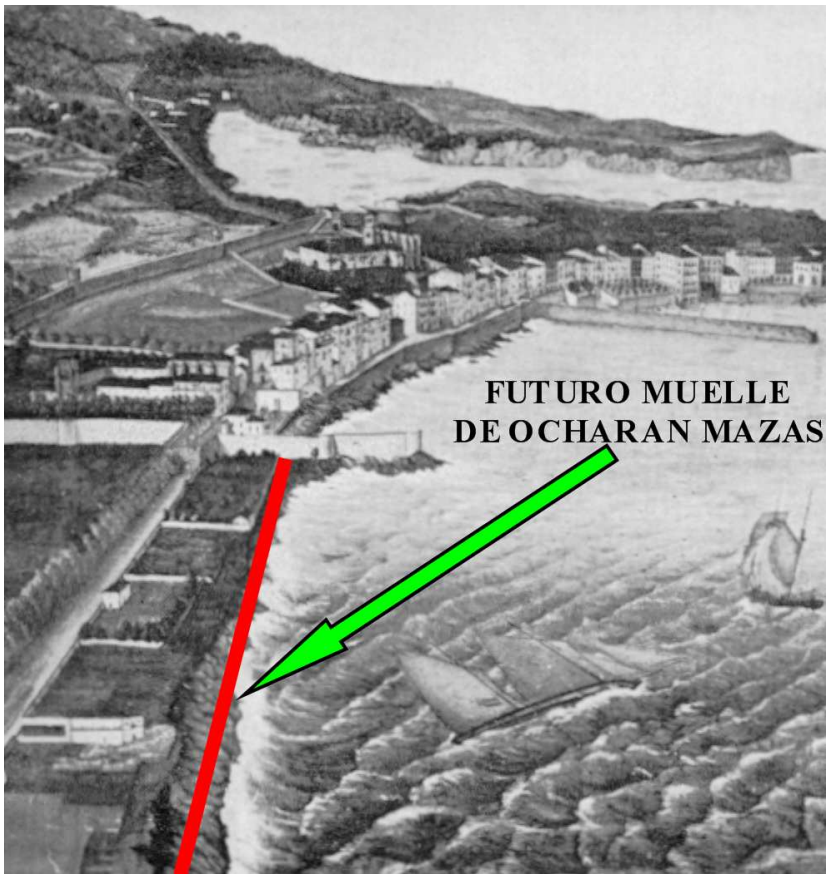


[7] El Liberal, 26 de octubre de 1912, Vida moderna y apuntes históricos de Castro Urdiales. Impresiones de un cronista.

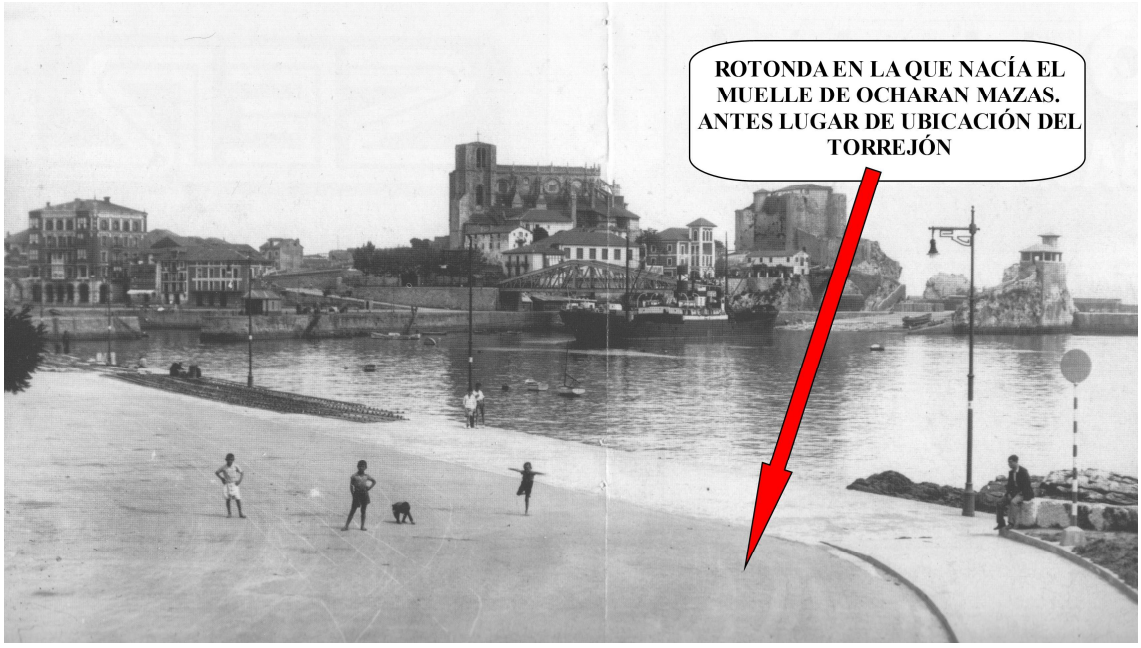
20 CASTRO-URDIALES, Carretera de Brazomar y Asilo
CALZADA DE SAN NICOLÁS:
ANTES DEL MUELLE DE OCHARAN MAZAS, ÚNICO
CAMINO PARA ACERCARSE A LA PLAYA Y
BRAZOMAS

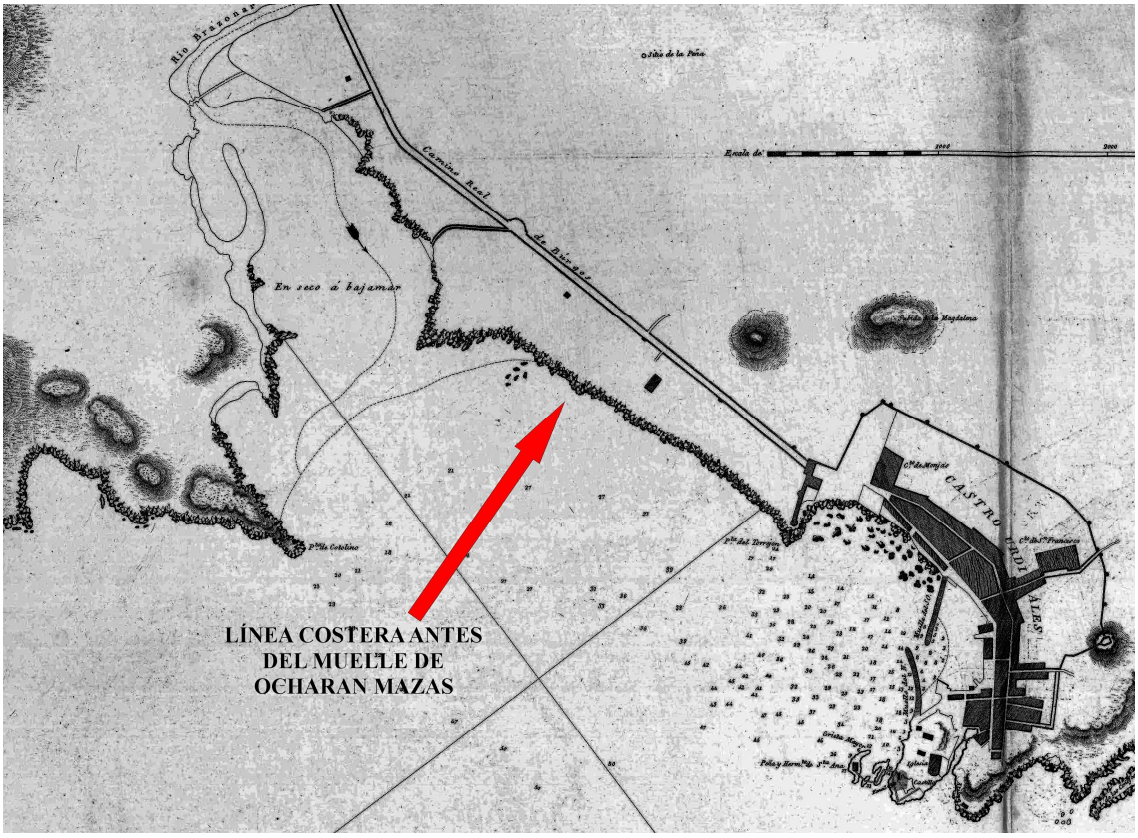
CASTRO-URDIALES. - Paseo de Brazomar


RIBERA EN LA QUE COLOCARÁ EL
MUELLE DE OCHARAN MAZAS

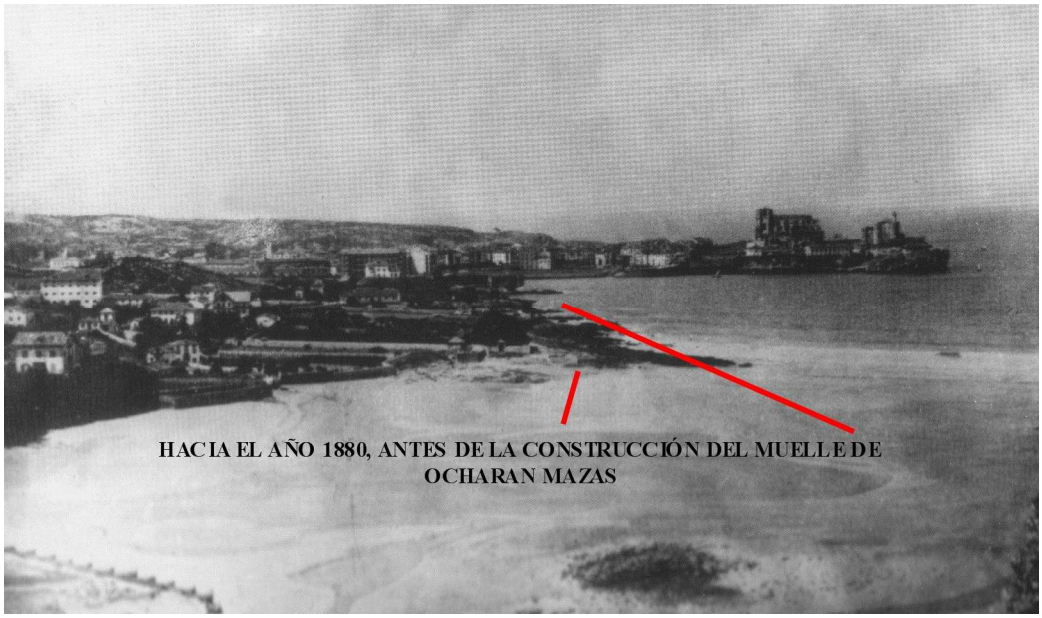

FUTURO MUELLE
DE OCHARAN MAZAS

MURALLA Y TORREJÓN DESMANTELADOS PARA ERIGIR EL MUELLE DE OCHARAN MAZAS

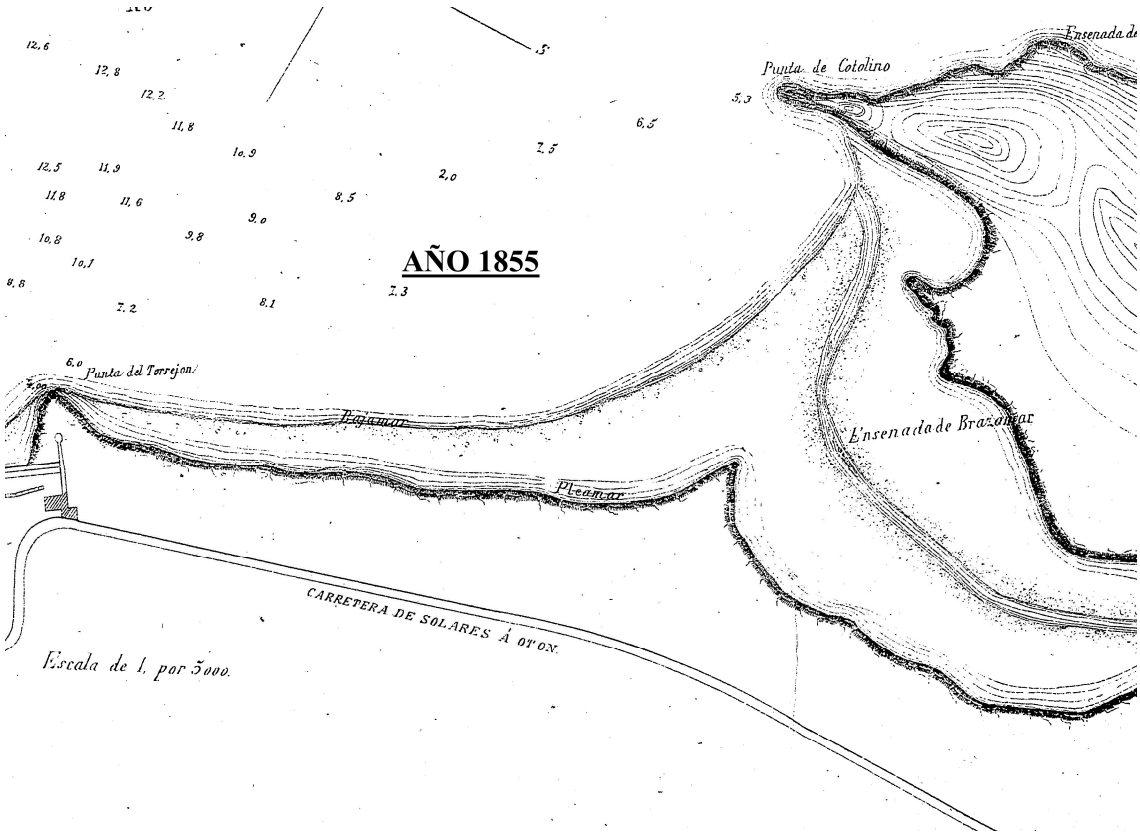

ROTONDA EN LA QUE NACÍA EL MUELLE DE OCHARAN MAZAS. ANTES LUGAR DE UBICACIÓN DEL TORREJÓN

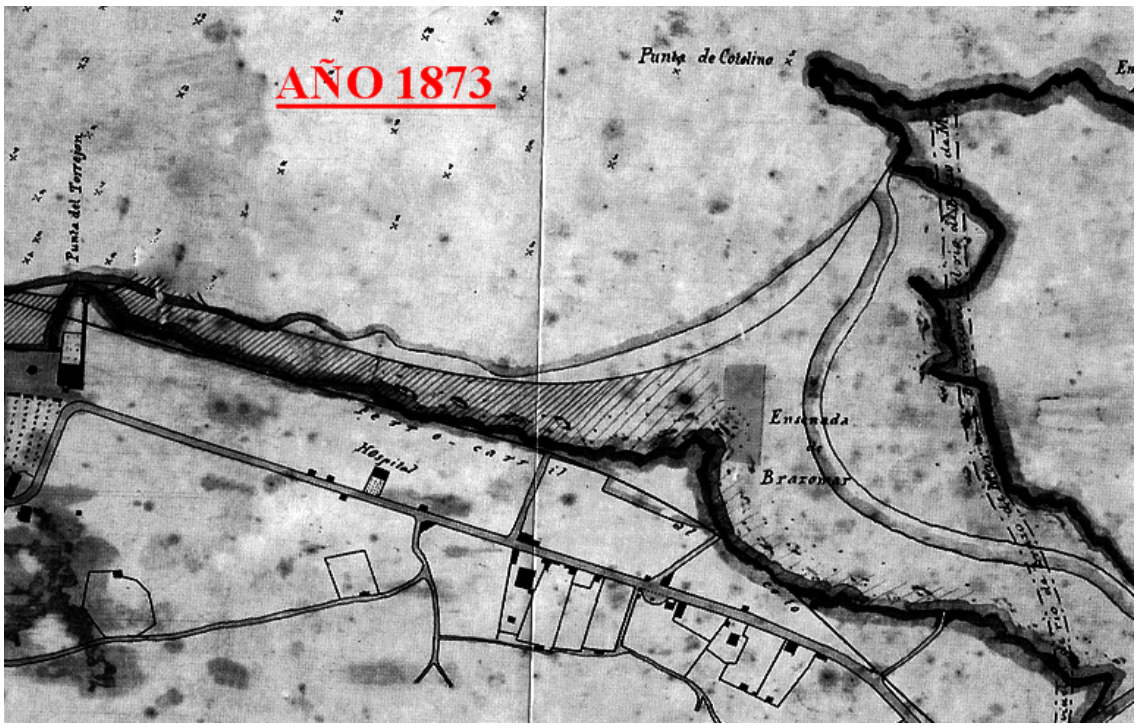

Río Brazomar
Escala de
Camino Real
de Bilbao
En seco á bajamar
CASTRO
URDIALES
LÍNEA COSTERA ANTES
DEL MUELLE DE
OCHARAN MAZAS

PLANO COELLO
(mediados s. XIX)
Islote de los Conejos
Casa - Vigía
Castillo de S.ta Ana
Peña y ermita de S.ta
Ante-puerto ó Dársena
Hospital Civil
Ensenada de Brazom
FUTURO TRAZADO DEL
MUELLE DE OCHARAN
MAZAS


HACIA EL AÑO 1880, ANTES DE LA CONSTRUCCIÓN DEL MUELLE DE OCHARAN MAZAS

1866: ANTES DEL MELLE DE OCHARAN MAZAS

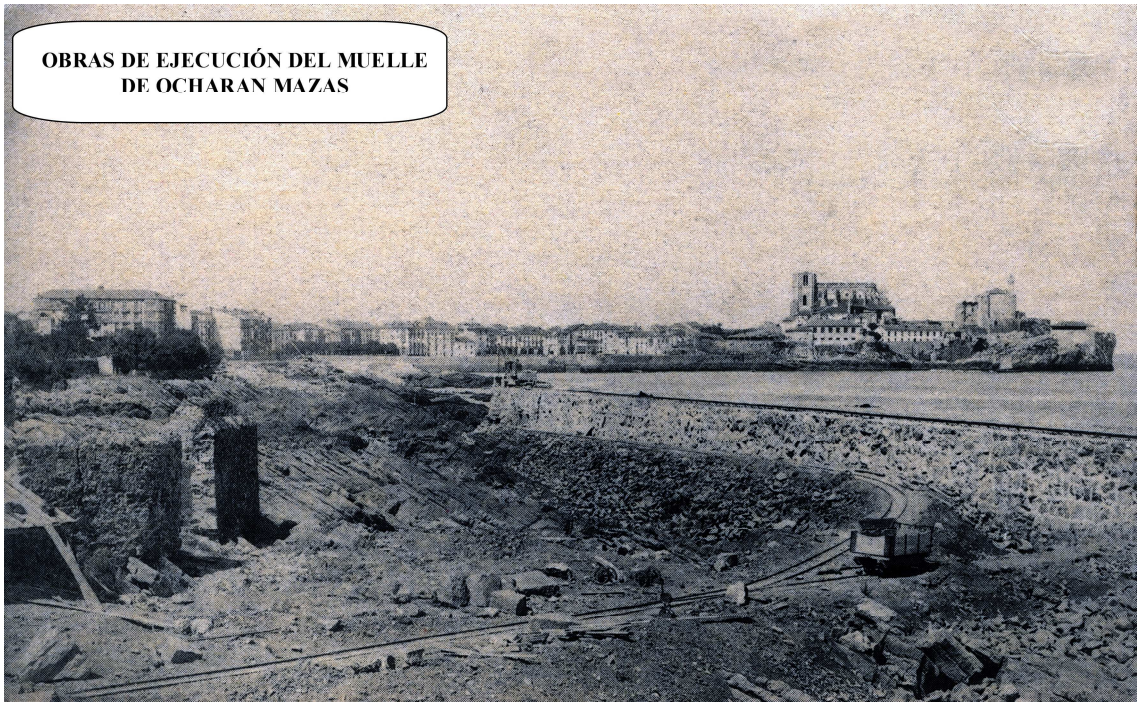

AÑO 1855
Punta de Cotolino
Ensenada de
Punta del Torrejon
Pleamar
Pleamar
Ensenada de Brazomar
CARRETERA DE SOLARES Á ORON.
Escala de 1. por 5000.

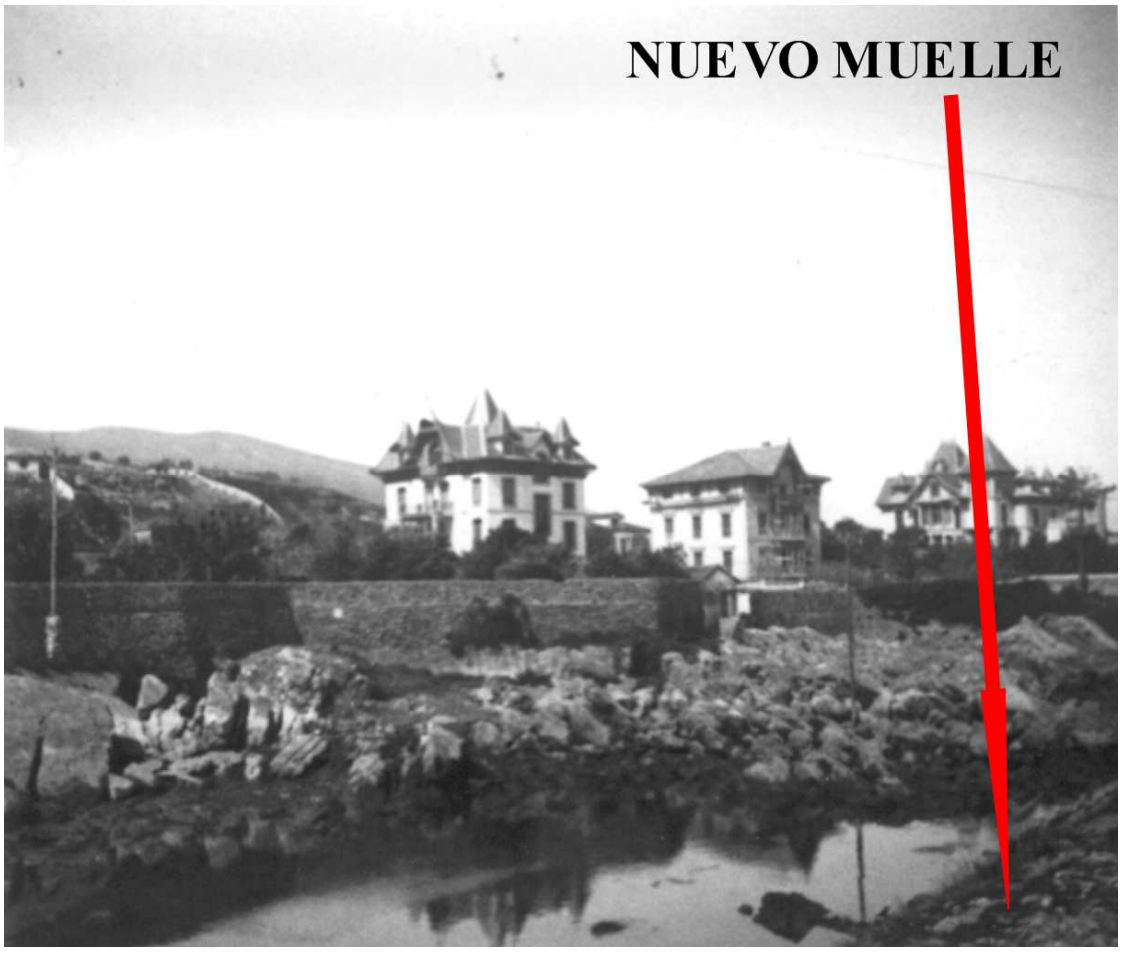

AÑO 1873
Punta de Cotolino
Punta del Torrejon
Ensenada de Brazomar
Hospital

La Obra estaba presupuestada en el proyecto en 160.000 pesetas[8] y, como informaba al Ayudante de Marina, "El muelle de Don Luis Ocharan entre el Torrejón y la Rotonda de la playa de Brazomar, está construido mediante sillares de piedra caliza de hasta un metro y más de largo, por cincuenta de alto y ancho. A todo lo largo tiene un relieve en cornisa para rebote de las olas y finalmente ahora donde está la barandilla o balaustrada, iba una línea de sillares de casi un metro cúbico cada uno"[9].

Ocharan, ciertamente, cuidó todos los detalles. La ejecución fue impecable y de gran calidad: "Para unir dicha playa con la villa, un amante entusiasta de ésta, en quien computan la liberalidad con la honra, el joven pintor y poeta D. Luis de Ocharan, con un desprendimiento por desgracia poco común en nuestro país, construye a sus expensas el muelle que lleva su nombre como imperecedero testimonio de la gratitud del pueblo. Parte aquel de los jardines de la Barrera, y continúa recto en una sección de 600 metros, siendo su anchura de 12, armando las líneas con el muelle existente, se descompone luego en un arco, cuya cuerda mide 110 metros y su radio 112, y muere calzando con el pabellón que en la playa levantó el Municipio. El Sr. Ocharan, aprovechando el saliente llamado del Torrejón, ha construido en dicho punto una plazoleta en hemiciclo, descompuesta en una curva y dos contra curvas que la unen al melle, formando así una espaciosa rotonda batida por el mar. El parámetro exterior que resiste directamente los embates de las olas, mide 680 metros, siendo la altura de seis, fabricado todo él de sillería de piedra caliza azul, asentada en seco con lechadas de cemento hidráulico sin mezcla alguna de arena, formando así un verdadero monolito. El relleno de la caja del muelle se compone de mampostería gruesa, la cual da más fuerza al muro exterior. Como el melle de Ocharan es una prolongación del actual, resulta que terminadas que sean las obras al año próximo, tendrá Castro un paseo de un Kilómetro de extensión, especie de cornisa sobre el mar, ofreciendo los más pintorescos puntos de vista y mejorando en gran manera el ornato público"[10].

[8] Ojeda San Miguel, ob. cit.
[9] Ibídem.
[10] La Ilustración Española y Americana, nº. XLIII, Madrid, 22 de noviembre de 1889, Castro-Urdiales, . 303.


OBRAS DE EJECUCIÓN DEL MUELLE
DE OCHARAN MAZAS

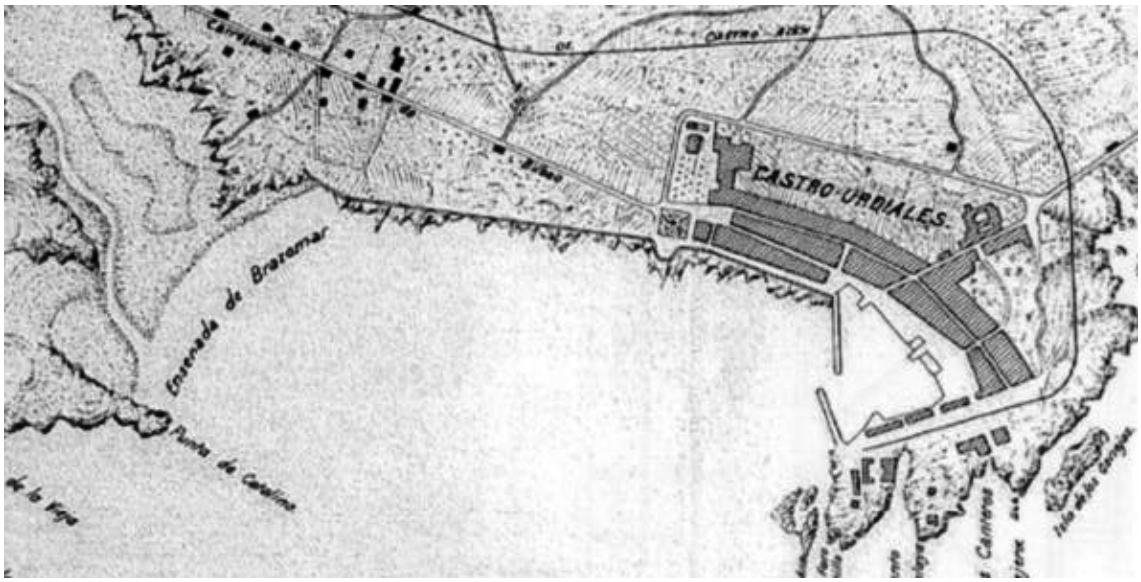

NUEVO MUELLE

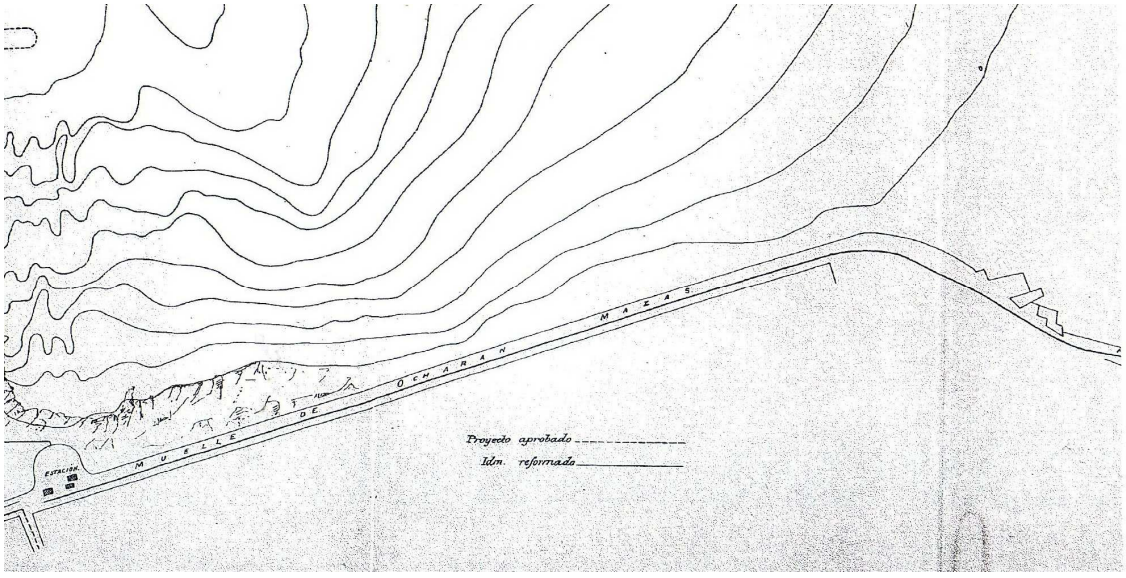
CASTRO-URDIALES. - Chalets

Castro-Urdiales - Muelle de Ocparan Mazas

CORNISA PARA REBOTE DE LAS OLAS

Muelle del Sr. de Ochanan

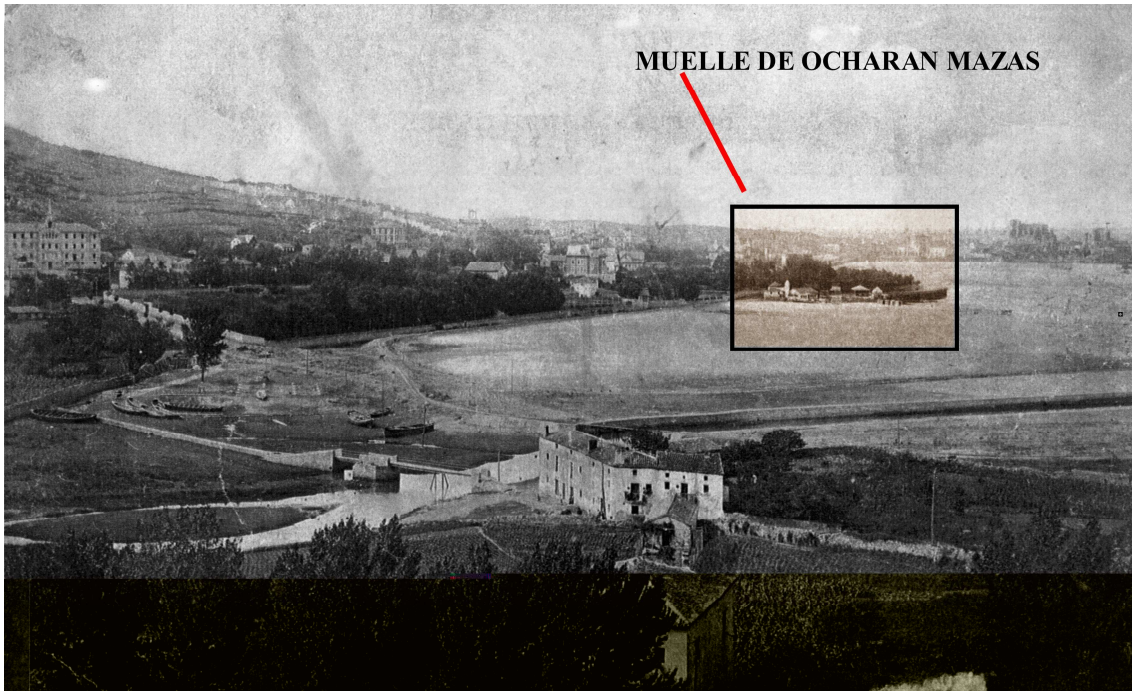

CASTRO URDIALES
Ensenada de Brazomar
Punta de Cotolino

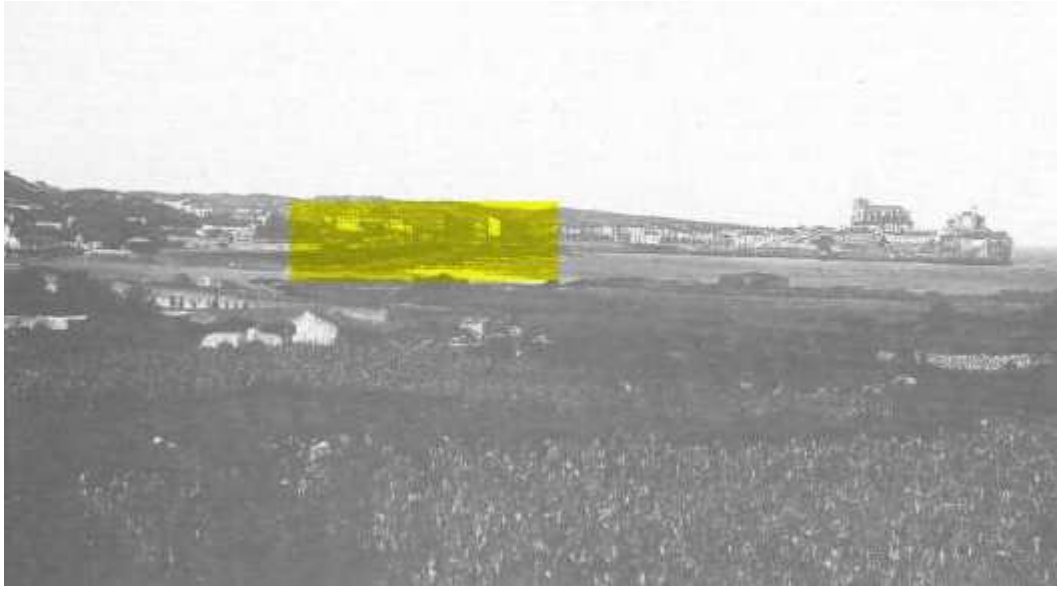

MUELLE DE OCHARAN
MAZAS
ESTACION
Proyecto aprobado
Idm. reformado

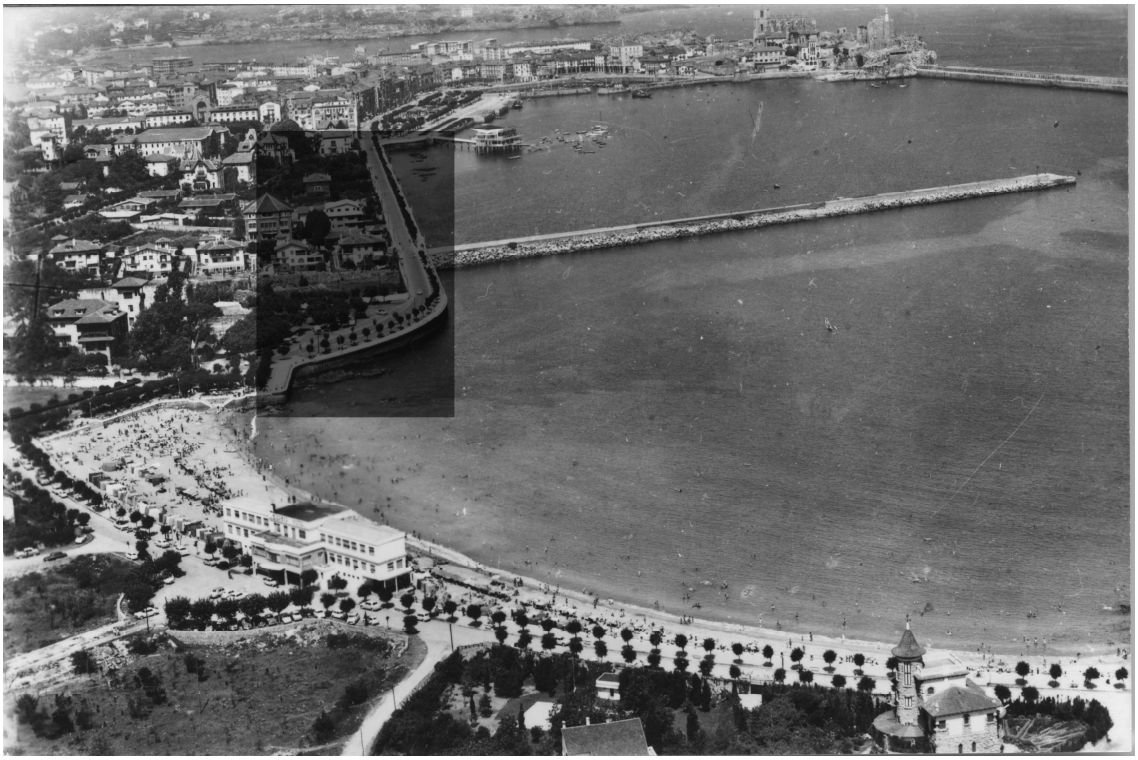
BAJADA A LA PLAYA

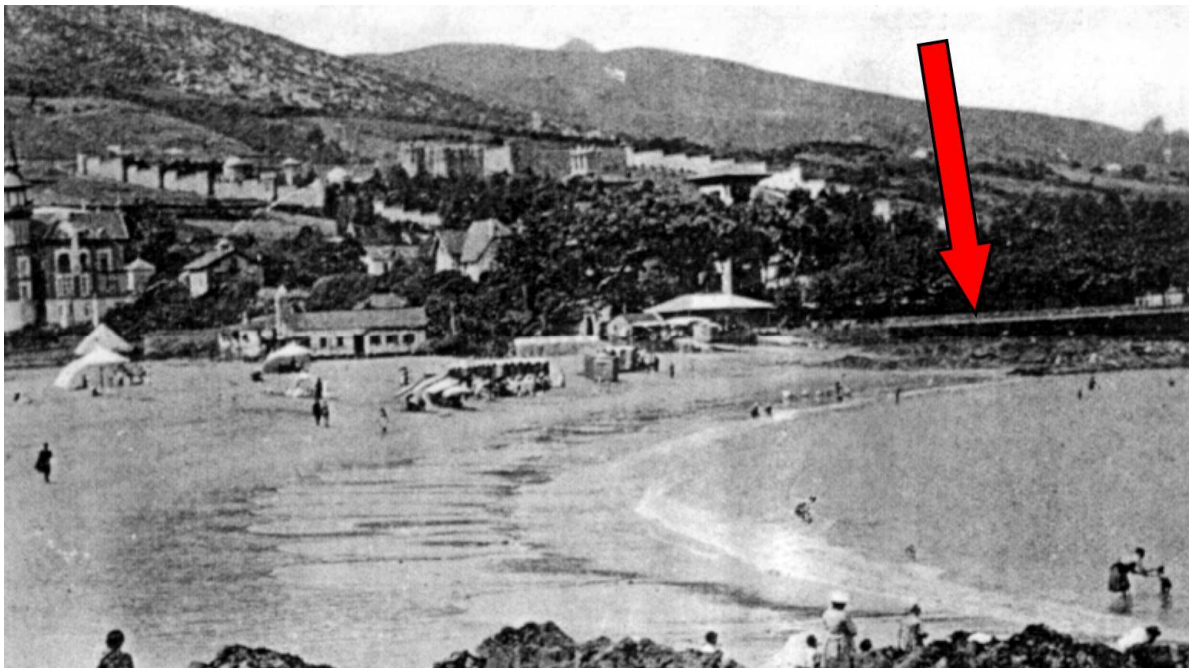
9. CASTRO-URDIALES.-PLAYA.

CASTRO-URDIALES.—Jardines y bajada a la playa.

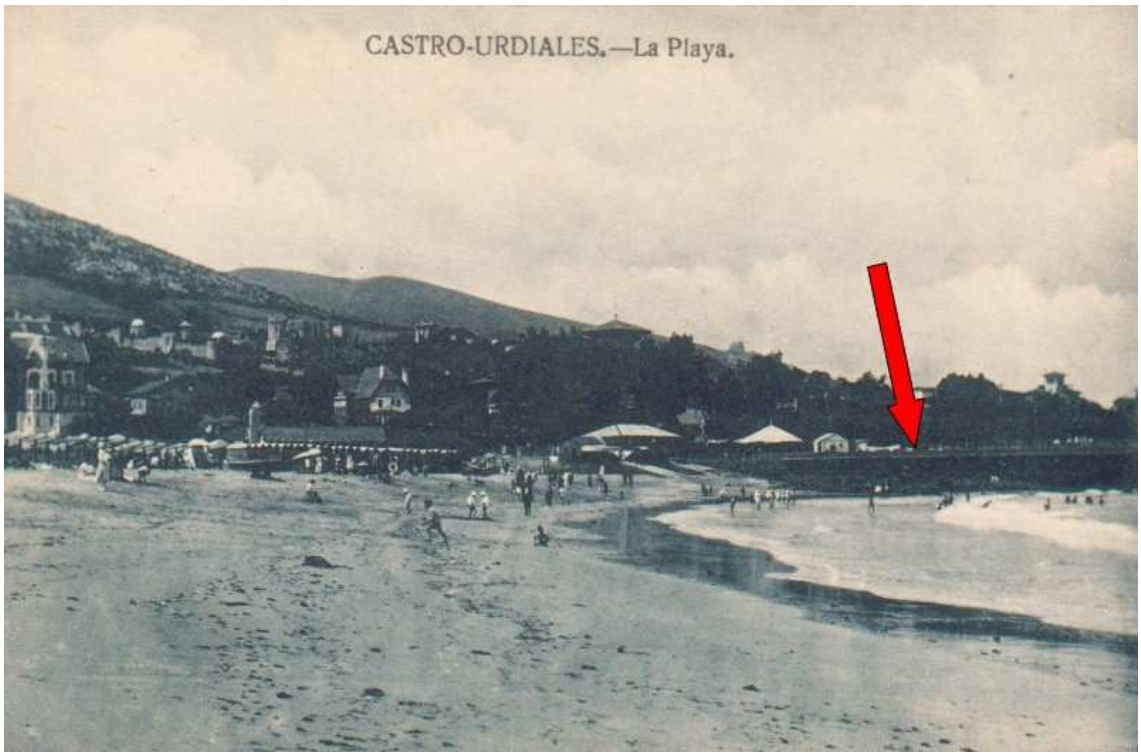

MUELLE DE OCHARAN MAZAS

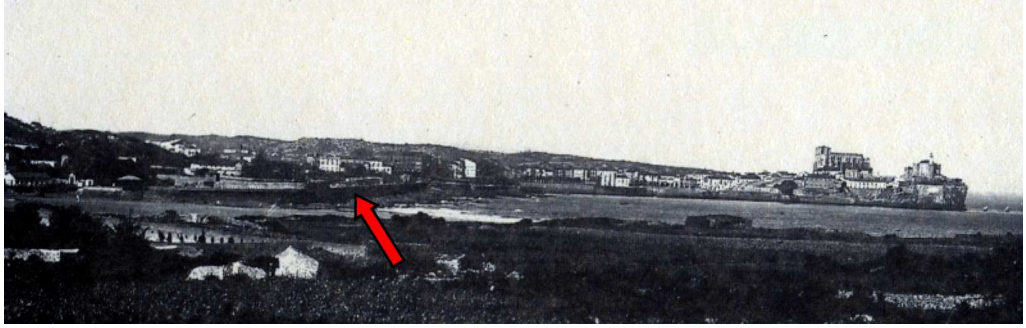






CASTRO-URDIALES. - La Playa


CASTRO-URDIALES.—La Playa.



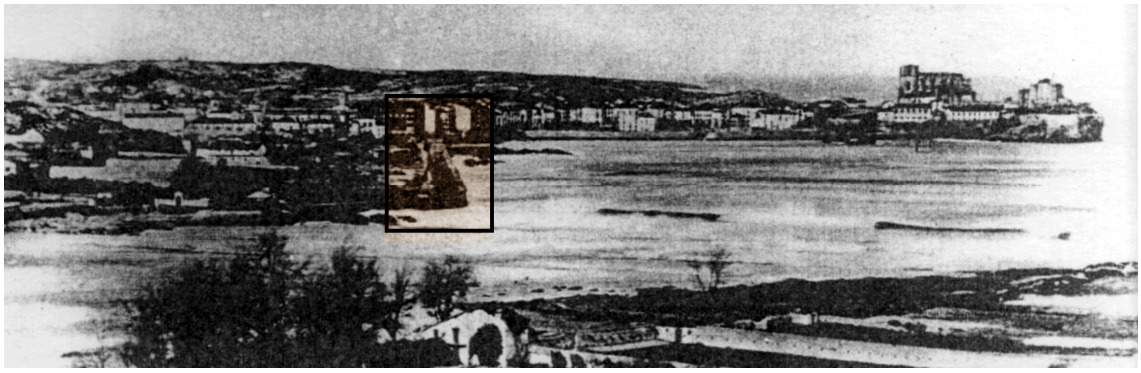
Toda la franja de costa, entre el melle sur de la Dársena y la bajada a la playa, estaba ahora guarecida por malecones y muelles de protección. Las viejas líneas de rocas y pequeños arenales se habían conquistado. Aunque aún se efectuaron algunos pequeños trabajos de acabado, la obra del melle de Ocharan finalizó en 1890. Gracias al nuevo malecón fue posible también formar una nueva calzada y paseo hasta la playa, a la vez que se abrió la posibilidad de conseguir nuevos solares de carácter urbano. Sobre esta nueva realidad decía un periódico castreños unos años más tarde: "Con motivo de la construcción del melle de Ocharan Mazas, ganó el constructor al mar una faja de terrenos que, divididos en zonas de treinta metros por amplias calles unirán el nuevo muelle con el camino real, constituyendo la primera zona de ensanche de la Población"[11].

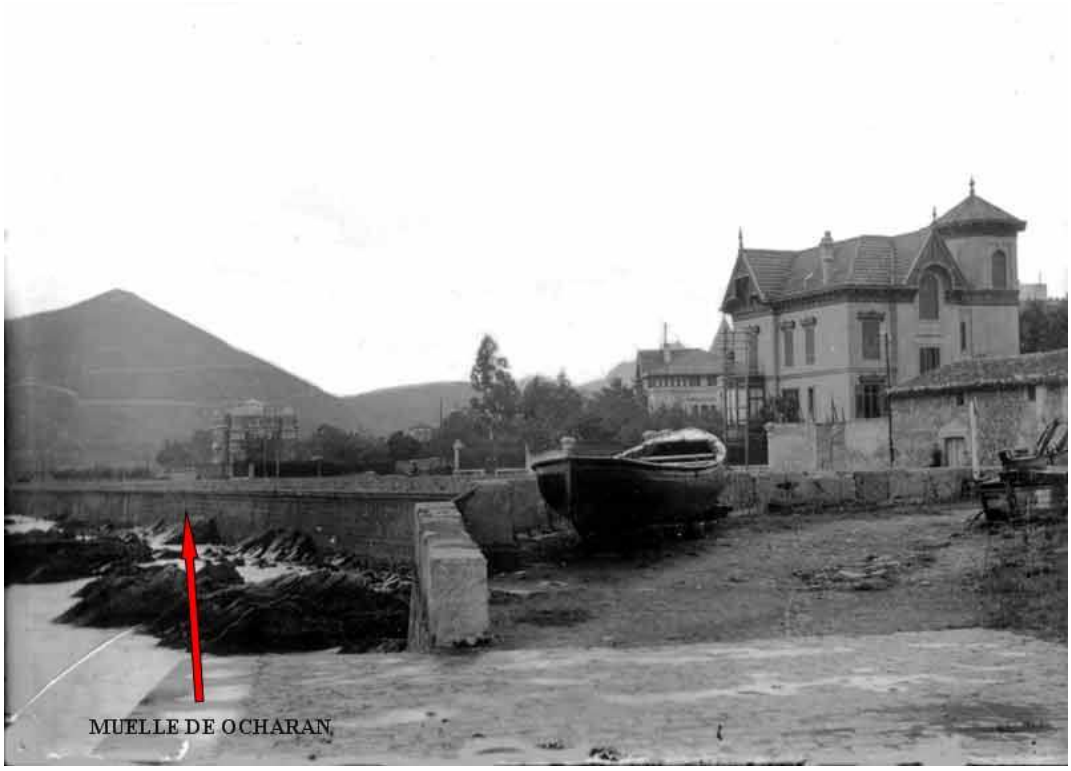
Muy Agradecido el Ayuntamiento por las nuevas oportunidades de desarrollo urbano brindadas por el muelle, en la sesión del 14 de abril de 1887 concedió el título honorífico de "Hijo adoptivo de la Villa" a don Luis. Autoridades y vecinos en general consideraban a Ocharan como un gran benefactor y filántropo. Fama que el mismo se encargó de mantener y cultivar: "El hijo adoptivo de Castro Urdiales D. Luis Ocharan, que costeó el muelle de aquella ciudad, se propone construir en aquella villa un Hospital, cuyo presupuesto asciende a 14.000 duros, dotándolo luego de todos los elementos modernos"[12].

Sin embargo, aunque es cierto que la obra fue grande y costosa, Ocharan tenía una clarísima estrategia a corto y medio plazo muy beneficiosa para sus intereses económicos: controlaba los accesos de cara a la creación de futuros cargaderos y embarcaderos de mineral. Y no todo eran estrategias, pues a cambio de la "filantrópica" obra el empresario y financiero obtuvo directamente unos pingües beneficios: "Por la construcción del muelle se le concedió a Luis Ocharan una serie de terrenos ganados al mar, entre ellos lo que conocimos como "Playa Chiquita", un espacio de 200 metros de largo y entre 30 y 40 de ancho, que eran restingas y arenal que se llenaba con las mareas, entre el nuevo muelle y las fincas..." "(...) se le concedieron los terrenos ganados al mar, y entre ellos toda la zona donde ahora está la "Residencia" entre el Hospital de San Nicolás y la llamada "Pesquera", y se trazó la calle María Aburto, que se trataba de una pista por donde trasladaban

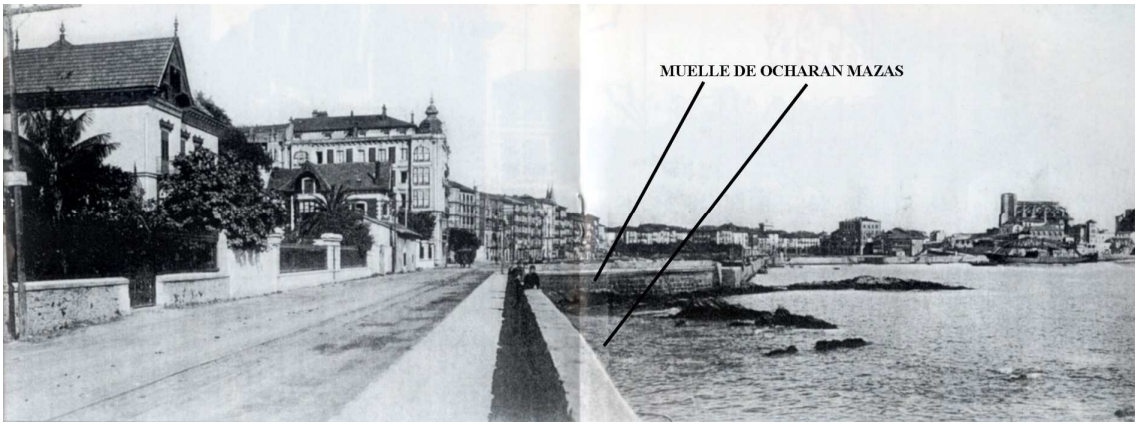
[11] Fray Verás, 27 de septiembre de 1896.
[12] La Época, nº. 13716, 2 de noviembre de 1890.

el material, en particular grandes bloques de piedra, desde la cantera del Torrejón hasta las obras del muelle"[13].



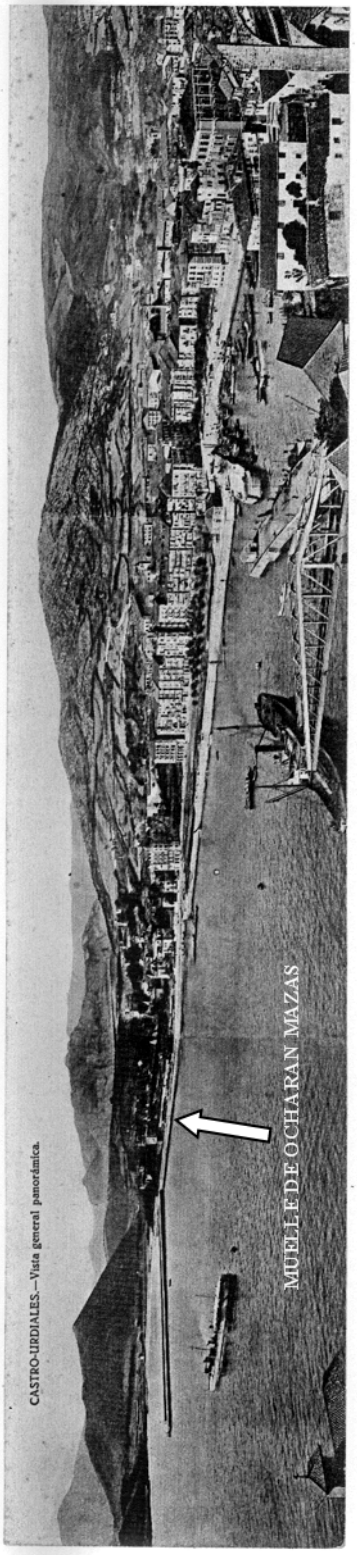


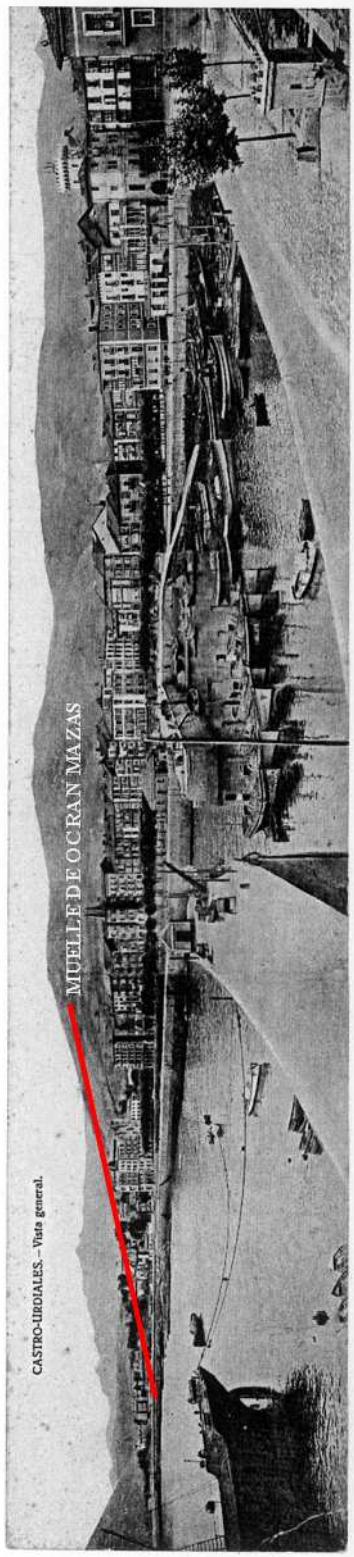
[13] Ojeda San Miguel, ob. cit., citas de Prada Iturbe, L.


MUELLE DE OCHARAN MAZAS

TODAVÍA EN LA ACTUALIDAD PUEDE APRECIARSE LA CALIDAD DE LOS SILLARES DEL MUELLE DE OCHARAN

TERRENOS CONQUISTADOS
A LA MAR


CASTRO-URDIALES.—Vista general panorámica.
MUELLE DE OCHARAN MAZAS

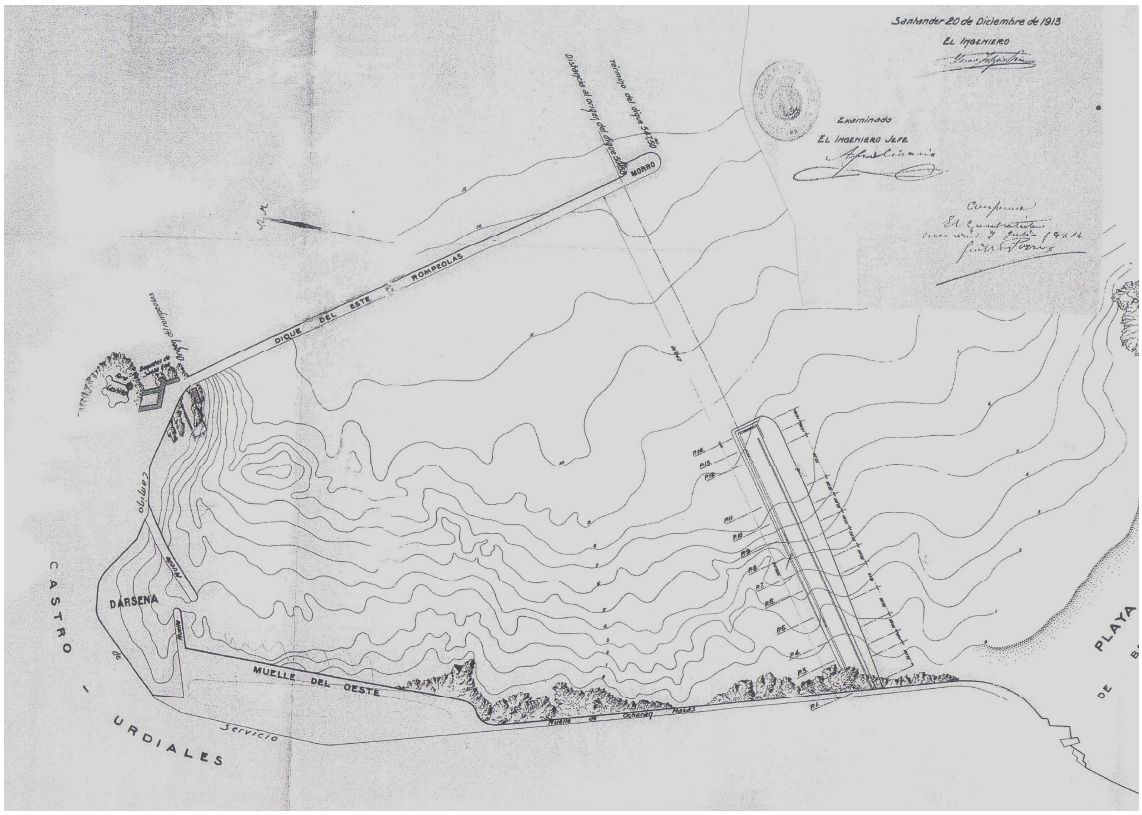

CASTRO-URDIALES.—Vista general.
MUELLE DE OCRAN MAZAS

TERRENOS GANADOS A LA MAR

PASEO SOBRE EL MUELLE
DE OCHARAN MAZAS

EL CONTRAMUELLE, CONTRADIQUE, MUELLE COMERCIAL

Un cuarto de siglo después de iniciadas las obras del muelle de Ocharan Mazas iba a perfilarse una de las últimas obras portuarias de gran calibre de Castro Urdiales. Hablamos del contradique, contramuelle o también denominado oficialmente muelle comercial. Precisamente la construcción, tal como decíamos al comienzo de este pequeño trabajo, que hoy se denomina popularmente como "muelle de Don Luis", y que, es evidente, nada tiene que ver con el muelle de Ocharan. Don Luis ni pensó, ni ejecutó, ni financió para nada este último muelle. Probablemente la derivación hacia la actual denominación obedezca a la cercanía con el verdadero muelle de Ocharan Mazas o con su castillo-palacio de residencia.



Plano final de las obras del rompeolas, morro y contramuelle de Lucio Felipe Pérez.

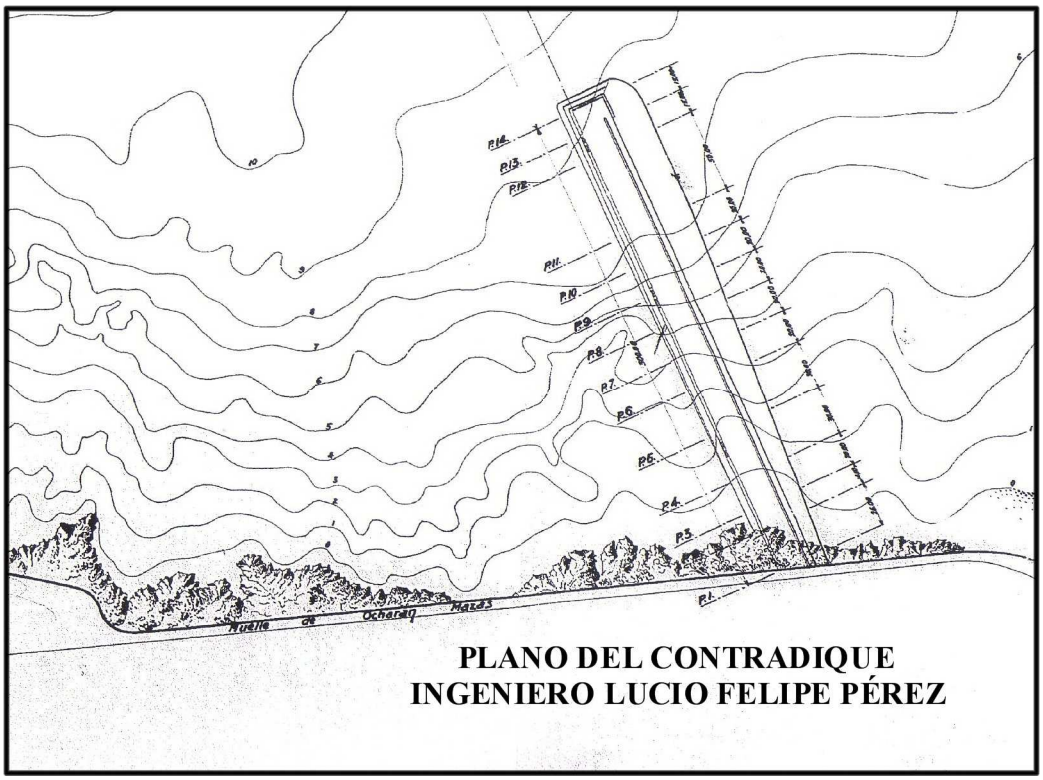
Para entender el origen del contramuelle tenemos que hacer necesariamente referencia al proyecto y ejecución del rompeolas. En el año 1895 el ingeniero de la jefatura de Puertos de la provincia de Santander, Enrique Riquelme, elaboró el definitivo proyecto de "Obras de mejora del puerto de Castro Urdiales", en el que la columna vertebral iba a ser la construcción de un gran

rompeolas con una longitud de 650 metros. La idea de Riquelme era conseguir cerrar y proteger la bahía con una bocana de aproximadamente 400 metros, delimitada por el extremo del rompeolas y la punta de Cotolino. Con este fin comenzaron las obras; pero duraron tantos años que en 1910, tanto pescadores, Ayuntamiento como opinión pública en general, comenzaron a demandar que se paralizaran, y sobre todo que no fuese tan largo el rompeolas como se había proyectado.

Eran tantas las molestias urbanas, los inconvenientes en la navegación para los pescadores y el cansancio del vecindario, que al final cambiaron las cosas: "Las autoridades municipales, ciertamente, no consiguieron la suspensión de la sobras; pero sí que el Ministerio recogiera su principal demanda: recortar definitivamente la longitud del rompeolas. Las obras iban a continuar, pero con un sesgo totalmente diferente. Al acortar el rompeolas era ya impensable, tal como había ideado en un principio el ingeniero Riquelme, ejecutar una boca de entrada en el puerto sustentada por la punta del rompeolas y por la de Cotolino. Para formar la nueva y necesaria boca, una vez tomada la decisión de recortar el rompeolas, hubo que plantearse cerrar el abrigo de la concha con la vieja idea de construir un contradique. Aunque esta vez, como veremos, no arrancaría de la punta del Torrejón, sino desde prácticamente la mitad del Muelle de Ocharan Mazas… Un año después. El Ministerio de forma oficial publicó una "*Real orden de 11 de junio de 1911 en que* ***se fija como longitud definitiva del rompeolas****, visto el informe del Ingeniero Jefe de Santander,* ***la de 547,50 metros****""*[14].

Se daban oficialmente en 1912 por canceladas las obras del dique del rompeolas: "*El resultado empleado en la construcción del dique ha sido de un resultado brillante pues se ha llegado a construir un dique rompeolas de 501,65 metros de longitud…*"[15] Las obras portuarias, finalizado ya el dique principal, sin embargo continuaron algunos años más con la construcción del "morro" del rompeolas y el contradique (la obra que ahora más nos interesa). Ambas infraestructuras portuarias fueron proyectadas por el ingeniero Lucio Felipe Pérez. En aquellos años este facultativo y funcionario de Obras Públicas, navarro de nacimiento, trabajaba en la Jefatura de Santander; pero era ya muy conocido por su paso en las obras del Canal imperial de Aragón y en las portuarias de Matienzo en la isla de Cuba.

[14] Ibídem.
[15] Ibídem.


PLANO DEL CONTRADIQUE
INGENIERO LUCIO FELIPE PÉREZ

Las autoridades ministeriales, después de haber decretado en una Real orden poco antes el recorte de la longitud del rompeolas y la construcción de un contradique, el 13 de noviembre de 1911 ordenaron a la Jefatura de Obras públicas de Santander que urgentemente, en no más de dos meses, se redactara un proyecto para que se rematase el rompeolas con un morro, a la vez que autorizaban al contratista a que, mientras tanto, fuese echando la escollera de basamento para la terminación de aquella punta.

El proyecto de las nuevas obras se encargó al ingeniero provincial Lucio Felipe Pérez. Debía tener presente que económicamente todos los sobrantes resultantes del acortamiento del rompeolas eran los que se iban a emplear en construir el remate con el morro y en el futuro contradique. De este último se encargaría también el mismo ingeniero L. F. Pérez, pero antes era "*muy conveniente conocer el efecto que en el fondeadero produzca la casi terminación del Dique rompeolas antes de fijar el emplazamiento del contramuelle comercial que ha de construirse*". Así pues, la secuencia de las obras y proyectos a finalizar estaba muy clara: primero acabar el morro del rompeolas y luego pensar en el contradique o muelle comercial para cerrar definitivamente la bahía…

El 20 de junio L. F. Pérez, dedicado en exclusiva a las obras de Castro, tenía ya acabado el segundo proyecto, el del contramuelle comercial, siendo también inmediatamente enviado a consulta de las autoridades portuarias de Madrid. Después de sucesivos idas y venidas de los documentos entre Santander y la capital de la Monarquía, una Real orden de 26 de agosto de 1912 aprobaba el proyecto del contradique o contramuelle"[16] .

[16] Ibídem.

Con bastantes prisas, acuciado por la empresa contratista de las obras y por el propio Ministerio, Lucio Felipe Pérez elaboró el proyecto del contradique en 1913. Pero lo tuvo que hacer en dos etapas, puesto que "algunas alegaciones técnicas alegadas por el contratista sobre la base de la escollera,

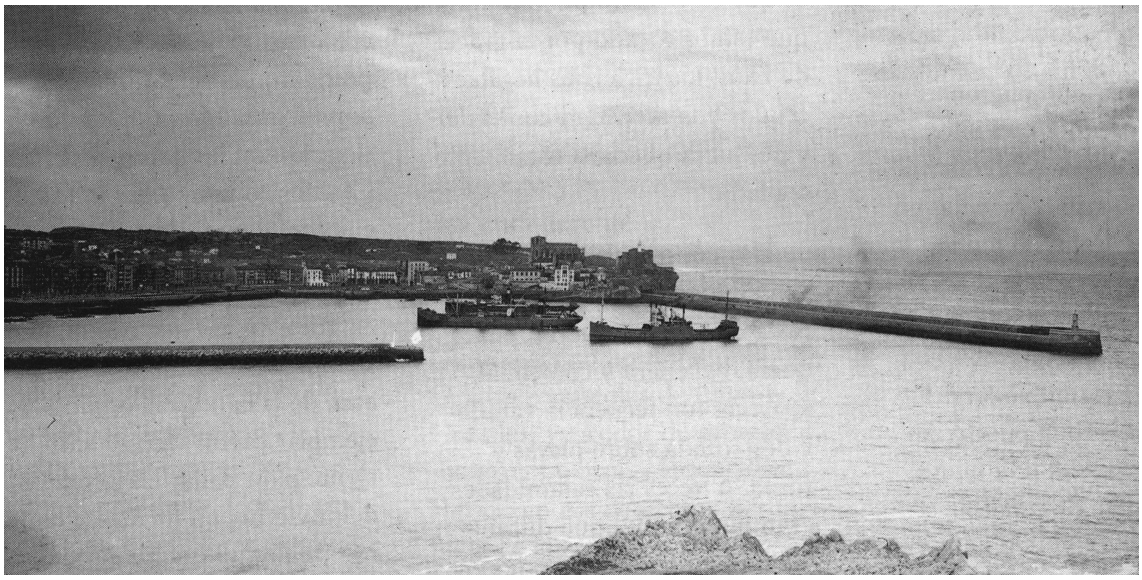
obligaron a la Dirección General de Puertos, por oficio de 19 de abril de 1913, a ordenar la realización"[17] de una serie de enmiendas. En esencia el ingeniero tuvo que realizar algunas modificaciones, aumentando el ancho útil del muelle, un poco su longitud y permitiendo al contratista utilizar bloques artificiales de menor tamaño.

Las urgencias eran evidentes, y por eso todas las modificaciones, sin parar las obras, se hicieron sobre la marcha: "sin todavía acabar el proyecto reformado, el 30 de julio de 1913 se autorizó a Antonio Ibáñez, entonces representante oficial de la contrata en Castro, a echar ya la escollera. Finalmente, una Real orden de 21 de julio de 1914 aprobaba el proyecto reformado del contradique, aumentando el presupuesto de las obras hasta 1.074.995, 26 pesetas"[18].

La intención del Estado, por medio de la Jefatura de Santander, era destinar el presupuesto sobrante al acortar el rompeolas a las obras del contramuelle: "*Ahora bien, el valor de la obra ejecutada en el rompeolas es de 5.063.292,86 pesetas, pero hay que tener en presente que su longitud se redujo a 547,50 metros, y por lo tanto esa diferencia y economía que se obtuvo de 918.482,05 pesetas se destinó a la construcción del contradique*…"[19] Las obras oficialmente no se dieron por acabadas hasta el 31 de julio de 1924, y con las variaciones introducidas acabó constando económicamente más que lo presupuestado en un inicio: "También en este caso, al hacer las obras reales del contradique… se tuvieron que realizar algunas variaciones. Veamos las más importantes y destacadas. Al reforzar la berma interior se usaron 4.855 metros cúbicos más de escollera que la proyectada en un principio. Se utilizó también más mampostería ordinaria que lo que se pensaba debido a la fábrica de la albardilla del parapeto. Mucho más de lo presupuestado se gastó en cemento Zumaya para rellenar las ranuras que quedaron entre los bloques de hormigón. "*En la parte sur se colocaron dos bloques a tizón en lugar de hacerlo a soga y el hueco que quedó para poder recibir el muro de muelle, se rellenó con sacos de hormigón que son los que figuran en la valoración.* ***La longitud total del contradique resultó un poco mayor que la proyectada*** *por exigencias de los bloques de ángulo que fueron construidos a propósito. El no haber*

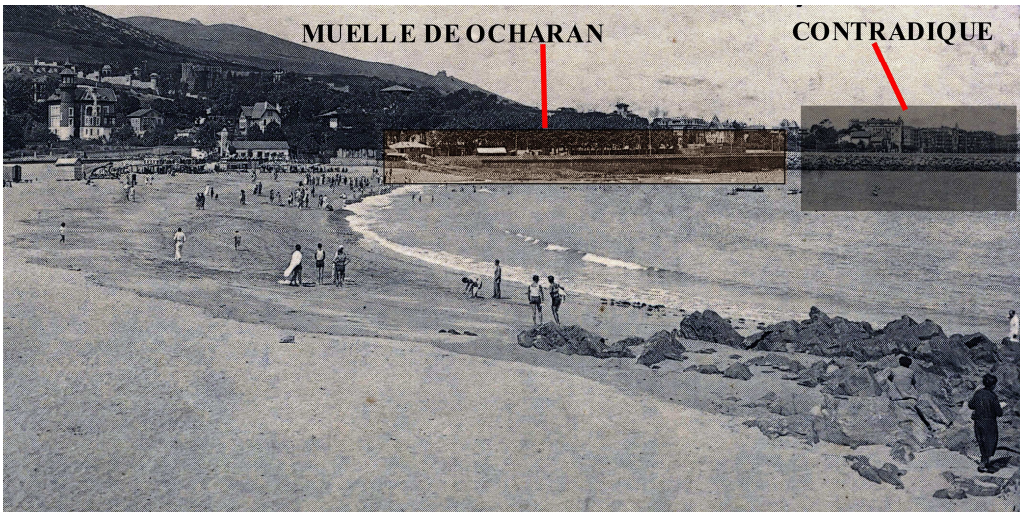
[17] Ibídem, p. 176.
[18] Ibídem.
[19] Ibídem, p. 170.

coincidido el último bloque que precede a los de ángulo, es debido a las ranuras verticales que no pueden tenerse en cuenta de antemano"[20].

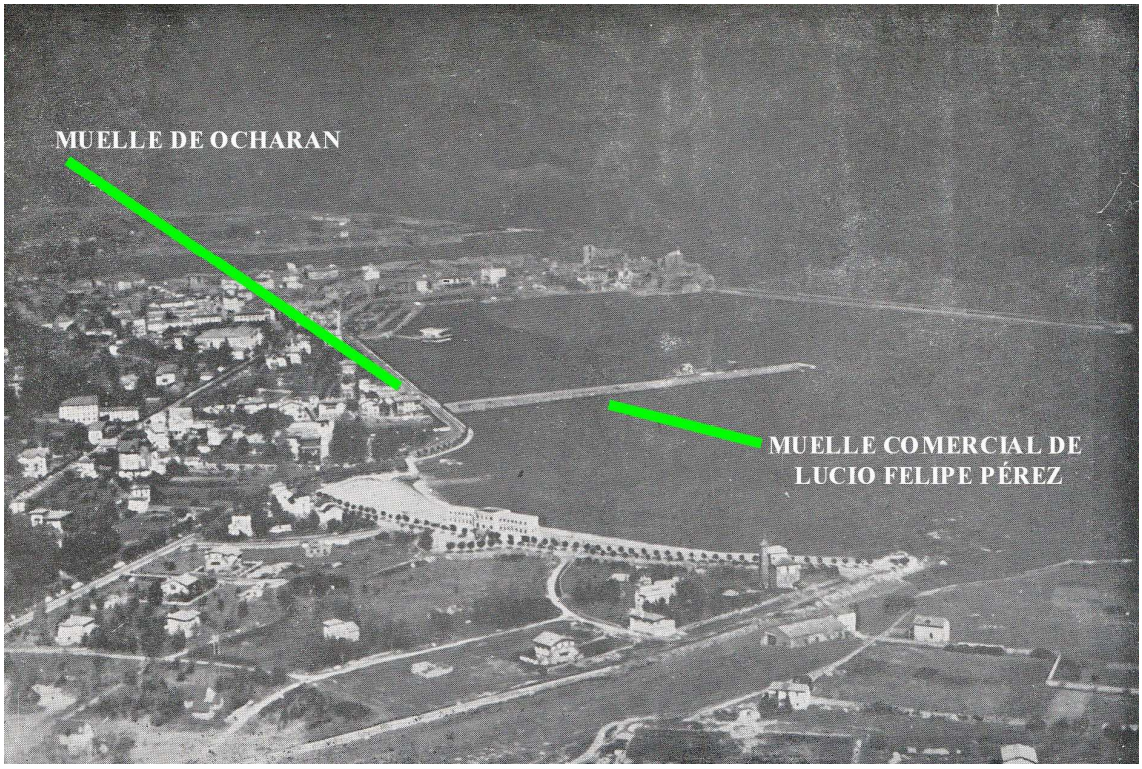


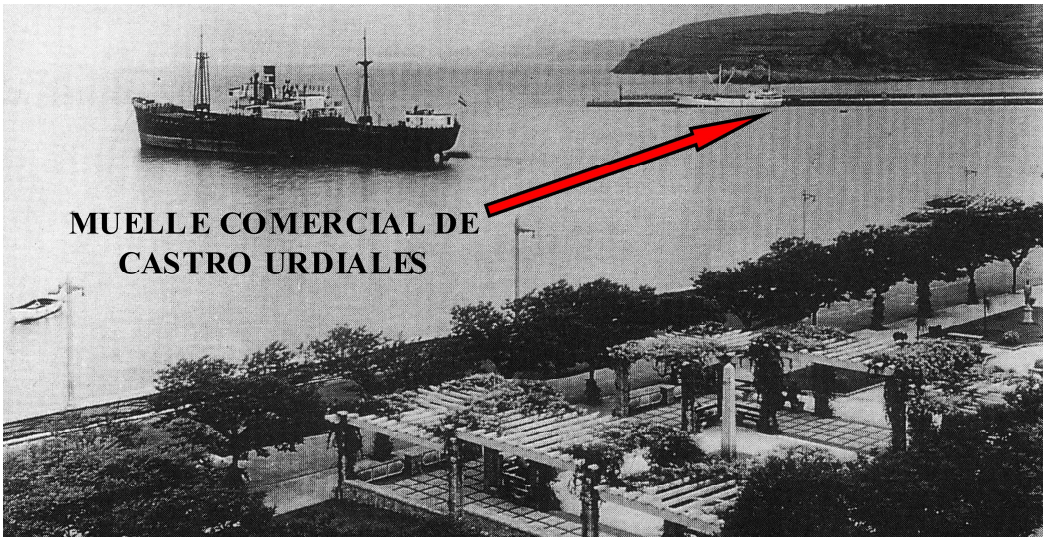
[20] Ibídem, p. 181.

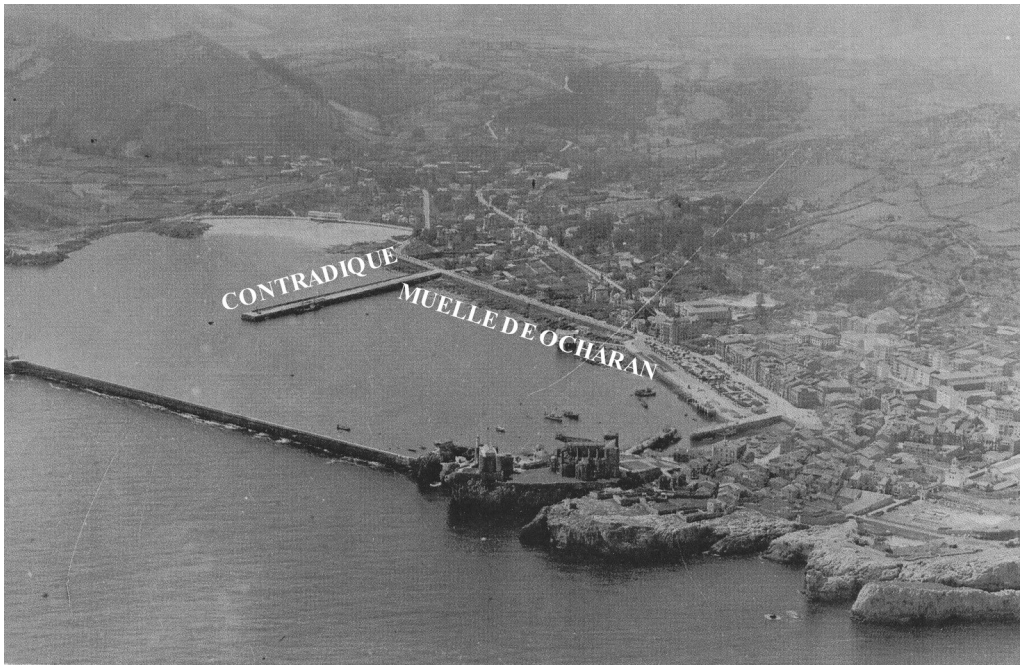
ENTRONQUE DEL MUELLE DE OCHARAN
CON EL CONTRADIQUE

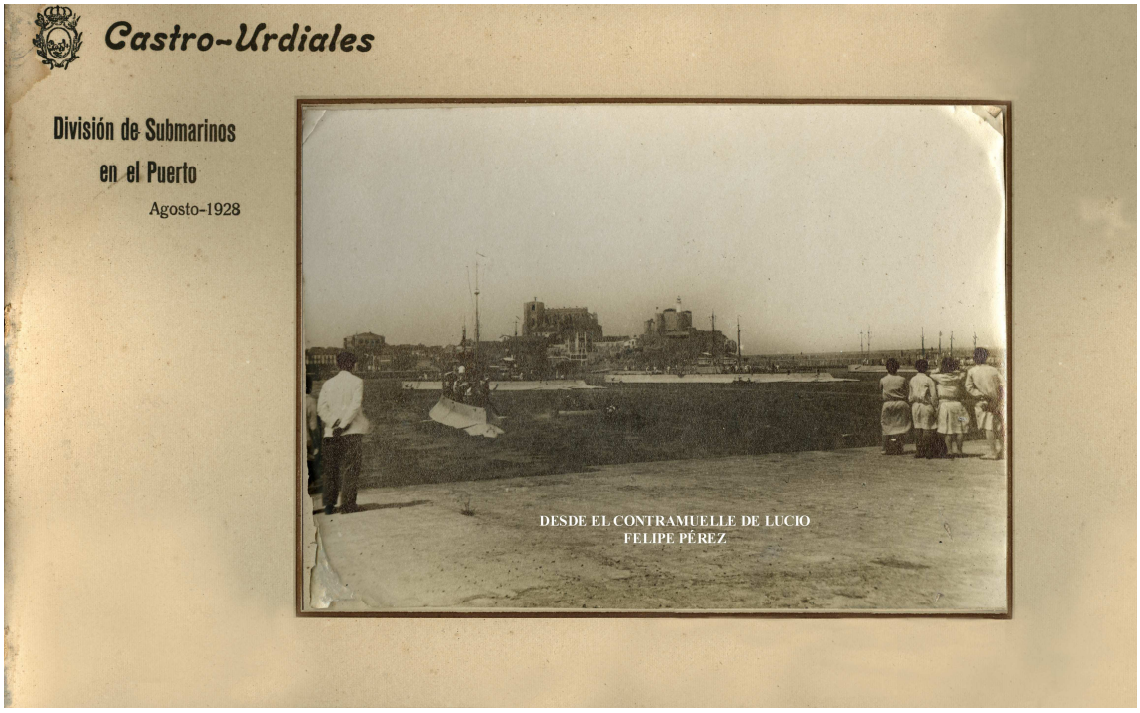

MUELLE DE OCHARAN
CONTRADIQUE

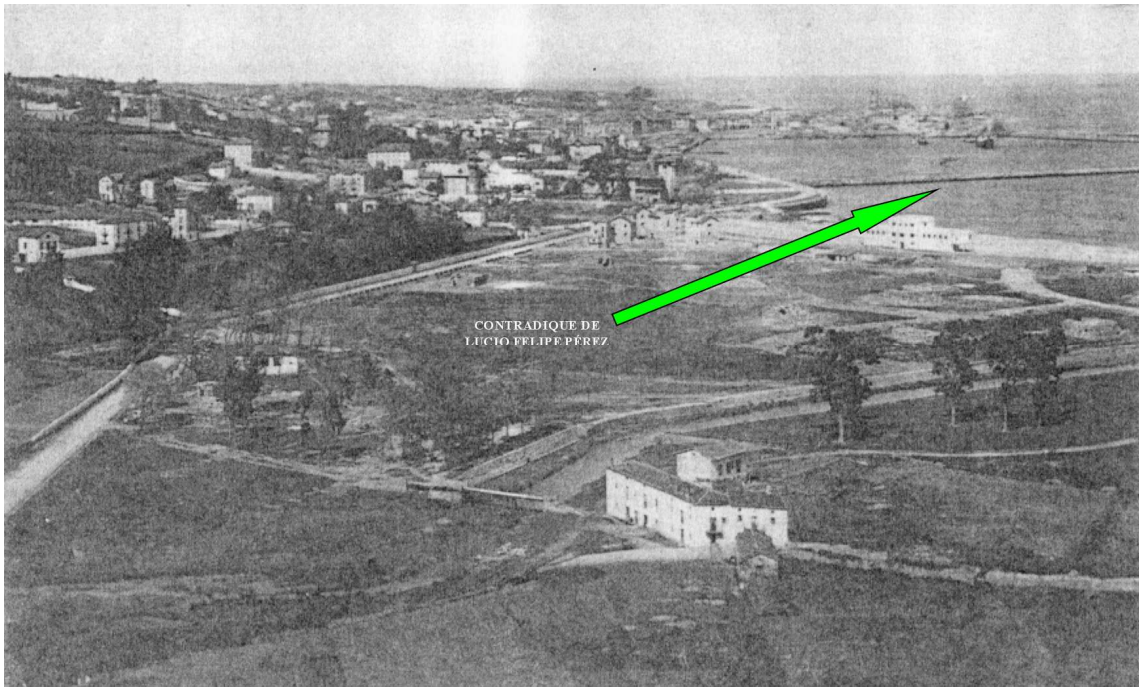
CASTRO-URDIALES. VISTA GENERAL


MUELLE DE OCHARAN
MUELLE COMERCIAL DE
LUCIO FELIPE PÉREZ


MUELLE COMERCIAL DE
CASTRO URDIALES


CONTRADIQUE
MUELLE DE OCHARAN


Castro-Urdiales
División de Submarinos
en el Puerto
Agosto-1928
DESDE EL CONTRAMUELLE DE LUCIO
FELIPE PÉREZ


CONTRADIQUE DE
LUCIO FELIPE PÉREZ

OBRA DE LUCIO FELIPE PÉREZ

Gracias a la obra de Lucio Felipe Pérez ya contaba Castro Urdiales con un muelle comercial. Pero la infraestructura portuaria no contaba con los elementos imprescindibles para conseguir lo perseguido: "En el "debe" del puerto de Castro Urdiales todavía hay que apuntar algunas cosas más. Faltaron, como requería un puerto moderno de la era industrial, junto a los muelles de atraque amplias superficies en las que poder colocar los depósitos de mercancías, almacenes e incluso industrias mecánicas y navales auxiliares. Algo, esto último, de lo que se careció siempre en Castro, salvo algunos pequeños talleres de reparación de los vapores que montaron las cofradías de pescadores de San Andrés y San Pedro… Se conocieron algunos intentos, e incluso se hicieron una dos de pequeño tamaño, pero nuestro puerto careció de depósitos de carbón capaces de garantizar el repuesto de combustible a los barcos. Es más, hasta hubo siempre dificultades para poder hacer aguadas con garantía. Faltó también la conexión con el ferrocarril: es verdad que el contradique se planificó pensando en que fuera capaz de albergar una vía férrea, pero nunca se llevó a la práctica. Además, el ferrocarril de Castro-Traslaviña se puede calificar casi de liliputiense. Muy lejos de lo que en Bilbao podía ser el ferrocarril Bilbao-Tudela y luego del Norte. El de Castro fue un ferrocarril pequeño, poco ágil, lento, que no conectaba con el puerto, y que en su actividad además sufrió parones muy largos de actividad. En definitiva, una rémora para un puerto que quisiera ser moderno en toda la extensión de la palabra. En esta misma dirección, resulta curioso comprobar que los gestores del ferrocarril castreño en gran medida eran los mismos personajes propietarios de las obras del puerto: no debieron creer nunca en el futuro comercial del puerto, cuando montaron un ferrocarril con tantas deficiencias"[21].

Para que el contramuelle hubiera desempeñado su labor faltaron otras muchas cosas más: "Otro escollo en el desenvolvimiento portuario de Castro Urdiales se puede detectar fácilmente en la falta de vocación naviera. Es cierto que muy a finales del siglo XIX y primeras décadas del siguiente, coincidiendo con el avance de las obras del rompeolas, surgió una flota mercante de vapores, haciendo revivir una actividad muerta hacia casi 250 años en las aguas castreñas. Pero, no nos engañemos, estamos hablando de una flota pequeña en número de buques, alrededor de una docena, cuyas unidades eran también de pequeño y mediano tamaño, y las más de las veces compradas de

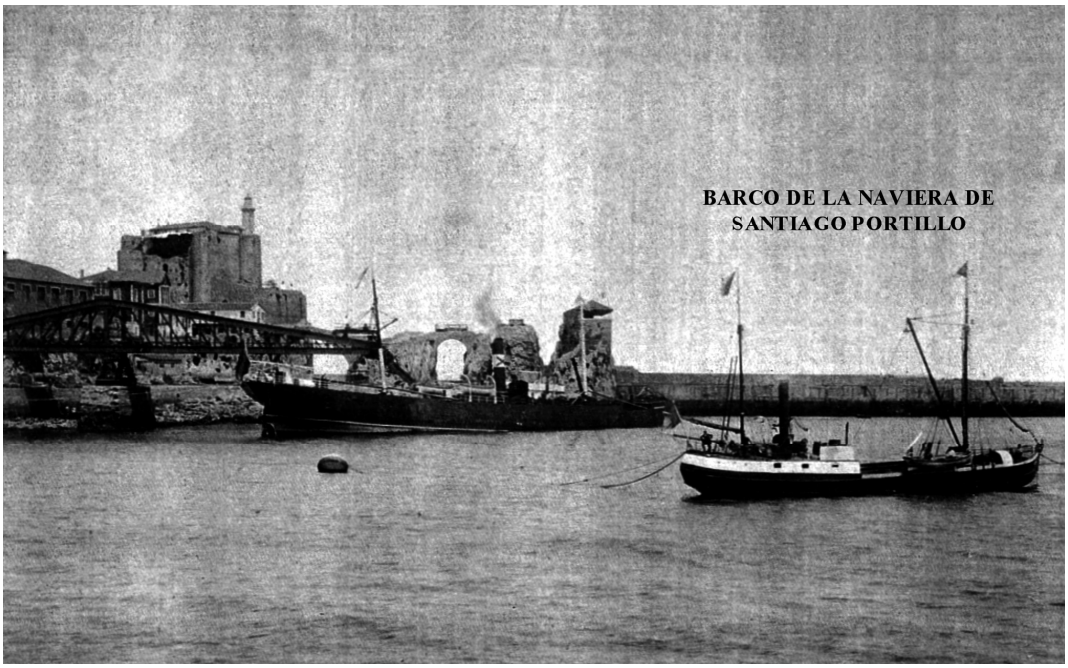
[21] Ojeda San Miguel, ob. cit, p. 228.

segunda mano en la mayor parte de las ocasiones en Inglaterra, que desapareció a comienzos de la segunda década del siglo pasado, justo cuando las obras del rompeolas, todavía sin el remate del morro, finalizaron… buena parte de los barcos castreños estuvieron en manos de los personajes más íntimamente relacionados con las obras del puerto. Es el caso de Pozzi y Matínez Pinillos, alma de la contrata del puerto, del ferrocarril de Castro-Traslaviña y de los cargaderos de mineral de Urdiales. Sus barcos se dedicaban al transporte de mineral y también al traslado de los materiales utilizados en las propias obras portuarias. El otro "gran empresario" naviero de Castro fue nuestro gran conocido Luis Ocharan Mazasque, como también sabemos, fue uno de los principales inspiradores e interesados en la ampliación del nuevo puerto, cabeza del ferrocarril minero de Alén y del cargadero de San Guillén. En este caso los dos barcos de su propiedad se dedicaron fundamentalmente cargar y transportar mineral de hierro… El negocio naviero de Castro Urdiales siguió claramente el modelo bilbaíno del momento, en el que se inspiraba a modo de prolongación: formación de compañías navieras para la compra y gestión de un único buque y adquisición mayoritaria de unidades de segunda mano en el extranjero. Exceptuando el caso de Ocharan Mazas, que conservó uno hasta la década de 1930, el resto de los barcos castreños desaparecieron hacia 1910/14. A falta de estudios más profundos4, parece dar la impresión de que la diminuta proyección naviera, y su corta duración en el tiempo, es consecuencia y a la vez reflejo, de la falta de progresos comerciales en el puerto y de la total supremacía del negocio de la exportación de minerales. Sin olvidar que estos hechos también ponen de manifiesto que a pesar de las obras, el de Castro era un puerto incapaz de garantizar una estancia segura y prolongada a una flota moderna de buques de vapor, y más si estos últimos tenían un tamaño considerable, tal como iban perfilando los avances técnicos del sector"[22].

A todas estas rémoras había que añadir, para comprender finalmente el fracaso comercial del puerto de Castro Urdiales, otra cuestión fundamental: "Sin embargo, todas estas potenciales ventajas castreñas quedaban ennegrecidas por dos hechos trascendentales: el tamaño de los barcos mercantes crecía y crecía hasta convertirse en auténticos gigantes, y la presencia cercanísima del colosal puerto de Bilbao desdibujaba las perspectivas del de Castro Urdiales. La sombra que desde los últimos siglos

[22] Ibídem, pp. 229 y 230.

medievales había proyectado Bilbao sobre Castro no hizo más que aumentar con el paso de los tiempos, hasta hacerse a comienzos del XX tan negra que más parecía un eclipse"[23].



[23] Ibídem, p. 225.

El contramuelle comercial llegó tarde. La realidad naval había cambiado radicalmente en pocas décadas: "Cuando en 1923 las obras estaban a punto de finalizar, ciertamente la mayor parte de las sociedades, compañías e individuos directamente implicados en actividades navales para nada creían ya en la posible función comercial del nuevo puerto de Castro Urdiales. Pero, sin embargo, el Ayuntamiento todavía tenía alguna esperanza. Por eso se opuso a la petición hecha por Antonio Ibáñez de convertir buena parte del contramuelle en simplemente una explanada para almacenar carbón. Aún conservaban la idea de que aquel nuevo muelle tenía que ser la plataforma comercial del puerto, y abandonar definitivamente el pequeño muelle Sur, que desde el siglo XVI había sido el punto de atraque de los veleros de cabotaje y que ahora se había quedado muy pequeño y anticuado: *"Puesto de manifiesto el expediente promovido por don Antonio Ibañez Gutierrez solicitando al Estado la concesión de una faja de terreno en el Contradique de este puerto que está todavía en construcción, expediente remitido a este Ayuntamiento por el Señor Gobernador Civil de la provincia para que por esta Corporación se emita informe respecto a lo en él solicitado y abierta discusión sobre el mismo hizo uso de la palabra el Señor Erquicia el cual se manifestó contrario a la concesión que se solicita por ser de manifiesto perjuicio para los intereses de este puerto pues entendía que tal contradique debe ser destinado a muelle comercial o de cabotaje porque a su entender era ese el objeto de la construcción; adujo también que el muelle Sur actualmente destinado a operaciones de cabotaje resultaba insuficiente para su objeto, pues constantemente se ve que hay barcos que están obligados a esperar en la dársena exterior a que quede espacio libre en dicho muelle para poder hacer a su vez las operaciones de carga y descarga de mercancías o materiales; expuso también el Señor Erquicia la necesidad de que el muelle Sur fuese destinado para las operaciones que necesitan realizar las embarcaciones pesqueras pues dado el incremento que esta industria ha tenido de poco tiempo a esta parte23 y contando solamente con el muelle Norte dos rampas y tres escalas que hay dentro de la dársena interior para efectuar los trabajos de alijo de pesca y demás operaciones de las embarcaciones pesqueras resultan insuficientes y pueden llegar a tal insuficiencia hasta causar perjuicios a la clase pescadora, por lo que entiende que el Ayuntamiento debe oponerse a la concesión solicitada. A continuación hizo uso de la palabra el Señor Pérez Quintana el cual adujo y confirmó lo manifestado por el Señor Erquicia. Requerida la Presidencia para que manifestara su pensamiento lo hizo abundando en las mismas condiciones que los Señores Erquicia y Pérez Quintana y manifestó que había pulsado la opinión del Comercio y de la Industria locales, así como la de muchas significadas personas de la localidad, opinión perfectamente reflejada en el semanario "Ilustración de Castro" del domingo día tres del corriente y en todos había encontrado el parecer unánime de que el*

Ayuntamiento debía oponerse por todos los medios a su alcance para la pretendida concesión; hecha por la Presidencia la pregunta de que si alguno de los Señores Concejales tenían que manifestar algo en contrario a lo expuesto, los Señores Erquicia, Pérez Quintana y la Presidencia, y no habiendo ningún Señor Concejal que usara de ese derecho, se acordó por unanimidad que el Ayuntamiento se oponga a la concesión de una parte del Contradique para depósito de carbón solicitada por don Antonio Ibáñez Gutiérrez al Estado y que por la Alcaldía se emitiera informe en el sentido de completa oposición a la pretendida concesión". Un año después la "*Junta Directiva del Círculo de la Unión Mercantil e Industrial*" exponía en un escrito enviado al Ayuntamiento: " *(...) que dadas las malas condiciones que reune el actual muelle que se utiliza para el embarque y desembarque de mercancías en este puerto, tanto por sus reducidas dimensiones como por la insuficiencia del calado para barcos de algún tonelaje y entendiendo que el plazo de concesión para la construcción del Contradique Sur, es el indicado para estas operaciones, ha terminado, solicita de la Corporación se sirva recabar de la Jefatura de Obras públicas, o de quien corresponda, de que por los Señores Contratistas de dicho contradique sea hecha entrega en el más breve plazo de las expresadas obras, por ser de urgente necesidad el destinarlo a las indicadas operaciones de carga y descarga...*"[24]

Ya no había nada que hacer: "Podía seguir siendo un magnífico puerto comercial para operaciones de transporte de cabotaje con barcos vapores pequeños y medianos. Pero también este tipo de tráfico costero estaba sucumbiendo frente a la primacía del transporte ferroviario y, enseguida, del efectuado con camiones por carretera. En este sentido no hay más que repasar la documentación conservada en el archivo municipal en lo que se refiere a mercados y Plaza de abastos, para darse cuenta de que hasta casi finales del siglo XIX la mayor parte de los víveres y artículos de primera necesidad llegaban a través de la mar, y que después de la instalación del ferrocarril de Traslviña, a pesar de su pequeño tamaño y muchas deficiencias, el contingente mayor de mercancías comenzó a arribar por este nuevo medio"[25].

[24] Ibídem, pp. 238 y 239.
[25] Ibídem.

MUELLE OCHARAN MAZAS

LUIS OCHARAN

CASTRO URDIALES 2013

www.cantusantana.org