

**OBRAS DE AMPLIACIÓN Y MEJORA
DEL PUERTO DE**

**CASTRO URDIALES
(1831-1928)**

HISTORIA DE UN EMPEÑO CENTENARIO

Ramón Ojeda San Miguel

**“...La villa (Castro-Urdiales) no obstante
de sus sacrificios de todas suertes,...
todavía se conserva asaz próspera, y encauzada
para grandes adelantamientos, más que
todo si se empujasen las obras de su puerto,
que duermen en olvido hace años”
(G. De Silva)**

**“Llegó la grata nueva
para este pueblo,
de que por fin se hace
la obra del puerto
y el alborozo
cundió por todo Castro
de un lado a otro.**

**Amaneció colgada
la hermosa Villa
se tiraron cohetes
y culebrinas;
tocó la orquesta
que ameniza las noches
en la Barrera”
(F. V. 1892)**

**“El enemigo es un coloso, pero no importa. Contra las iras
del océano, cemento y roca. Si no basta Cotolino, ahí está el Cueto.
Hay que obligar al mar a que estelle su furor
contra sólidos malecones de centenares de metros
para que entre ellos y la villa,
antes sean las aguas límpido espejo, dársena tranquila,
puerto seguro,
que procelosas, inhospitalarias ondas para el bravo navegante”.
(Luis Ocharan Mazas, 1899)**

A. G. A. : Archivo General de la Administración

A. H. P. C. : Archivo Histórico Provincial de Cantabria

A. M. C. U. : Archivo Municipal de Castro Urdiales

ÍNDICE

I. INTRODUCCIÓN: CONCEPTOS, LEYES, TÉCNICAS Y TECNOLOGÍA EN LOS PUERTOS

1. Concepto y tipología
2. Leyes y gestión/administración
3. Más precisiones conceptuales y técnicas
 - 3.1. Diques y mulles
 - 3.2. Técnicas de construcción
 - 3.3. Diques de abrigo, técnicas y materiales
 - 3.4. materiales en las obras
 - 3.5. Formas de construir
 - 3.6. Embarcaderos de mineral y cantilever: estructuras portuarias muy peculiares
4. Balance

II. PUNTO DE SALIDA Y PERSPECTIVAS

1. A comienzos del siglo XIX
2. Estrategia a partir de 1850

III. DESPACIO, PERO LAS COSAS EMPIEZAN A CAMBIAR (1851 – 1868)

1. Declaración de puerto de refugio para Castro Urdiales
2. El Faro
3. Obras en el puerto
4. Dique de defensa en la Calle de la Mar: futuro muelle de Egulior

IV. LOS INTERESES MINEROS CALIENTAN MOTORES

1. Tiempos turbulentos y cambios
2. Desarrollo minero: Vizcaya y Castro
3. 1873: Hodgson y Castro frente a Pérez del Molino
4. Proyectos de Carlos Hodgson
 - 4.1. Primer proyecto, 1869
 - 4.2. Segundo proyecto Hodgson (Nicolás Ugarte), 1873
5. Proyecto de Ramón Pérez del Molino
6. Gran fiasco (1873 - 1885)

V. DÍCIDO: ROMPEOLAS, DIQUES, EMBARCADEROS Y CARGADEROS DE MINERAL ¿UNA ALTERNATIVA AL PUERTO DE CASTRO URDIALES?

1. Un puerto para Dícido
2. Embarques en la cala

3. Primer embarcadero de mineral en la ensenada de Dícido: Juan Bailey Davies
4. Epílogo: cargadero cantilever (1896 - 1975)

VI. VUELVEN LAS INICIATIVAS Y PROYECTOS AL PUERTO DE CASTRO: 1884 – 1885

1. Delicada situación, aunque esperanzadora
2. Proyecto de Rafael Martín, 1884 (Ayuntamiento de Castro Urdiales)
 - 2.1. Como puerto de refugio
 - 2.2. Como puerto comercial y embarcadero de minerales
 - 2.3. Estudio de la concha, puerto y costa de Castro
 - 2.4. Plan de obras nuevas
 - 2.4.1. Muelle de Santa Ana o rompeolas
 - 2.4.2. Muelle del Torrejón
 - 2.4.3. Muelle de revestimiento en los boquetes de Santa Ana
 - 2.4.4. Muelle viejo del Norte
 - 2.4.5. Entrada del puerto viejo
 - 2.4.6. Muro-muelle de revestimiento, taller de bloques y nuevo espacio urbano
 - 2.4.7. Muelle de servicio comercial, muelle transversal y dársenas nuevas
 - 2.5. Objetivos: un puerto bien dotado

VII. FIEBRE DE EMBARCADEROS Y CARGADEROS EN LA COSTA CASTREÑA (1885 - 1907)

1. Primer proyecto de un embarcadero en el Torrejón, 1885
2. Ocharan Mazas pretende hacerse con el control de los embarques de mineral en Castro
 - 2.1. Muelle de Don Luis Ocharan
 - 2.2. Cascada de cargaderos para Don Luis
3. Saltacaballo
 - 3.1. Precedente: Cargadero de Millo
 - 3.2. Compañía minera de Setares. Sota y Aznar
 - 3.3. Un cargadero en Saltacaballo, 1885 - 1887
 - 3.4. Otros cargaderos en Ontón
4. Los proyectos de Ocharan Mazas empiezan a ser una realidad: Cargadero de San Guillén (Castro Urdiales), 1892 - 1895
5. Cargaderos en la Ensenada de Urdiales: Compañía del Ferrocarril de San Julián de Musques a Castro Urdiales y Traslaviña, 1895 - 1900
6. Cargaderos en la costa occidental: Los Pendios y Sonabia
 - 6.1. Proyecto de Los Pendios
 - 6.2. Sonabia

VIII. CASTRO URDIALES: DE UN PUERTO COMERCIAL INTEGRAL A UN SOLO ROMPEOLAS DE ABRIGO Y REFUGIO PARA BUQUES MERCANTES EN BUSCA DE MINERAL (1885 - 1895)

1. Antecedentes de la concesión, 1885 - 1889
2. ¡Por fin! Se aprueba el proyecto de mejora, 1889 - 1891
3. Subasta y adjudicación de las obras, 1892 - 1893

4. Primeros “peros” de la contrata al proyecto, 1893
5. Reforma del proyecto, 1894 - 1896
6. El proyecto Riquelme, 1895
 - 6.1. Emplazamiento del rompeolas
 - 6.2. Longitud del rompeolas y anchura de la boca del puerto
 - 6.3. Orientación de la boca
 - 6.4. Estimaciones sobre los acarreos de arena y naturaleza del fondo
 - 6.5. Capacidad del puerto
 - 6.6. Muelles de servicio comercial
 - 6.7. Consideraciones técnicas y materiales

IX. MARCHA DE LAS OBRAS Y MODIFICACIONES (1897 – 1911)

1. Camino de acceso y alcantarillado
2. Muelle de Eguilior
3. Una grúa de vapor para el puerto, 1906
4. Un Club Náutico para Castro, 1906 (primera visión como puerto deportivo)
5. Las obras finales y reales del rompeolas
6. Pescadores, Opinión pública y Ayuntamiento se vuelven en contra de las obras: acortamiento del rompeolas.

X. MORRO DEL ROMPEOLAS Y CONTRADIQUE (1912 - 1924)

1. Proyecto del morro del rompeolas (Lucio Felipe Pérez), 1912
 - 1.1. Preliminares
 - 1.2. Trazado y dimensiones
 - 1.3. Forma de construcción
2. Variaciones al proyecto del morro
3. Proyecto del contradique (Lucio Felipe Pérez), 1913
 - 3.1. Proyecto final
 - 3.2. Valoración del Ingeniero Jefe
4. Variaciones al proyecto del contradique
5. De nuevo a la carga con la calificación de puerto de refugio

XI. FERROCARRIL, CANTERAS, ARENA, TITÁN, SANTA ANA Y RAMPAS VARADERO

1. El ferrocarril de las obras del puerto
2. Piedras de Cotohino y arena de Brazomar
3. Talleres centrales
4. Titán
5. Santa Ana: ermita y rompeolas
6. Rampa - varadero de Santa Ana (“San Guillén”), 1917 - 1919

XII. FINALIZACIÓN DEL LAS OBRAS: EL CIERRE DE LOS BOQUETES DE SANTA ANA (1894 - 1927)

1. Puentes, peñones y cuatro boquetes

2. Boquete número 1
3. Boquetes números 2, 3, y 4
 - 3.1. Número 3
 - 3.2. Número 4
 - 3.3. Número 2
4. Proyecto integral de cierre: 1914
 - 4.1. Proyecto de Lucio Felipe Pérez (21 de septiembre de 1914)
 - 4.2. Informe del Ingeniero jefe, Rafael Apolinario (29 de septiembre de 1914)
 - 4.3. Observaciones de la contrata, Julio Oberty (14 de octubre de 1914)
 - 4.4. Defensa del Ingeniero titular
 - 4.5. Defensa del Ingeniero Jefe (6 de noviembre de 1914)
5. Obras reales en el cierre de los boquetes número 1 y 2
6. Finalización oficial de las obras del puerto de Castro Urdiales y último susto
 - 6.1. Último cierre del boquete número 1.

XIII. VALORACIONES Y REFLEXIONES FINALES

1. Castro Urdiales en el contexto portuario del Cantábrico Próximo
2. Resultado técnico
3. Otras rémoras
4. ¿Resultó un fracaso el puerto nuevo de Castro Urdiales?
 - 4.1. Esperanza en un futuro de progreso
 - 4.2. Dinamización del desarrollo urbano
5. Cambio de sintonía
6. Alternativas
 - 6.1. Una fuente de ingresos fiscales
 - 6.2. Junta de Obras del puerto de Castro
 - 6.3. Proyecto para crear una Escuela Náutica
7. ¿Reordenación portuaria? 1923 - 1924
8. Beneficiados
9. En epílogo

APÉNDICE

BIBLIOGRAFÍA

I

INTRODUCCIÓN: CONCEPTOS, LEYES, TÉCNICA Y TECNOLOGÍA EN LOS PUERTOS

1. CONCEPTO Y TIPOLOGÍA

Suele ser conveniente cuando se comienza un trabajo de este tipo, sobre todo a modo de introducción para lectores no iniciados en la materia, señalar qué es lo que se entiende por *puerto* desde una perspectiva técnica y económica. La definición, cuando el objeto de que se trata parece algo tan obvio que todo el mundo puede tener en la cabeza una idea aproximada del mismo, resulta muchas veces tarea difícil. Al coger lo manuales técnicos más al uso de finales del siglo XIX, es fácil comprobar que el concepto que se tenía de un puerto poco había variado desde siglos atrás: un lugar de la costa, defendido de los vientos y las olas, en el que los barcos pueden realizar operaciones de carga y descarga y los aparatos del Estado el correspondiente control fiscal.

Las clasificaciones tipológicas suelen ser también muy sencillas: *puertos naturales* y *artificiales*. Los primeros, aquellos en que la configuración costera de la tierra brinda un abrigo o una boca estrecha navegable, de tal forma que de alguna manera aparece algo parecido a una dársena. Los segundos, que son la mayoría, puertos que han sido creados artificialmente por el trabajo de los hombres. En ellos, en la mayoría de las ocasiones valiéndose de la configuración de la costa para el arranque de las obras, el ser humano ha configurado un lugar de abrigo para las embarcaciones. Por lo general, estos últimos están ubicados en ensenadas costeras cerradas con malecones y diques de abrigo, y, además, cuentan con muelles para facilitar el atraque y la carga y descarga de los barcos. No siempre, pero en muchas ocasiones, los puertos artificiales necesitan de obras de dragado que eviten los depósitos de aluvión y así asegurar una profundidad suficiente a los movimientos de los navíos.

Como en otro apartado veremos más con detenimiento, la legislación española durante todo el siglo XIX, y también en el XX, distinguió entre *puertos pesqueros*, *puertos comerciales*, *militares* y *puertos de refugio*. Definirlos resulta bastante simple, puesto que en su propio enunciado va ya una buena explicación. Así, los primeros, que suelen ser muy pequeños y desasistidos técnicamente, son aquellos cuya función fundamental es albergar barcos pesqueros. En los comerciales el principal objetivo es la carga y descarga de mercancías y, a veces, el embarque y desembarque de pasajeros. Esencial resulta la presencia en éstos de almacenes de combustible, de provisiones, talleres de reparación y diques de carena. Por último, dejando a un lado por razones obvias de este trabajo a los militares, los puertos de refugio son los emplazados en costas bravías, cuyo fin es proporcionar una defensa urgente a los barcos que sufren *mal tiempo*. Es condición en este caso, por lo tanto, indispensable que se puedan tomar en cualquier circunstancia por difícil que sea. Por esta razón no tienen nunca barra en la

entrada y si las oscilaciones de marea y las olas son poderosas, se hace también esencial que tengan diques de abrigo lo suficientemente poderosos para asegurar en su interior la presencia de agua y garantizar la flotabilidad de los navíos refugiados.

Importantísimo para nosotros resulta este último tipo especial de puerto, pues, como iremos poco a poco planteando y desarrollando, este fue precisamente el original enfoque y tratamiento que tuvo durante buena parte del siglo XIX el puerto de Castro Urdiales.

2. LEYES Y GESTIÓN/ADMINISTRACIÓN

Desde finales del siglo XV, y muy claramente en el caso de Castro Urdiales, los puertos estuvieron, salvo aquellas cuestiones estrictamente militares y defensivas, bajo la órbita de los ayuntamientos y otros órganos de carácter local. Situación que se prolongó hasta las últimas décadas del XVIII; momento en que la estrategia ilustrada y centralista de los Borbones, en su afán por recuperar el rango de potencia naval de la Monarquía en el concierto internacional, provocó la entrada del grueso de la materia portuaria en esferas gubernamentales. Así, la *Real Orden de 8 de febrero de 1781* estableció que las matrículas de marinería y las obras de los puertos pasaban a depender, fundamentalmente en cuestiones de proyectos y supervisión de obras de cierta envergadura, de la jurisdicción militar y en concreto de la Armada Real. Sin embargo, a pesar de que en el terreno de lo real se hicieron muy pocas cosas, las iniciativas de nuevas obras, o simplemente de reparaciones, lo mismo que la responsabilidad de los gastos, siguieron dentro de la acción municipal.

La llegada del siglo XIX va a suponer la paulatina y definitiva traslación de las cuestiones portuarias desde el ámbito municipal al del Gobierno central, sobre todo a raíz de la consolidación de los postulados de la Revolución liberal-burguesa. Pero con una importante matización: la pérdida de importancia de la Armada como consecuencia del debacle de la derrota de Trafalgar, va a suponer también la progresiva salida de los puertos del ámbito del Ministerio de Marina y la entrada en el Ministerio de Fomento o de Obras Públicas. Dicho de otra manera: las competencias portuarias fueron pasando de manos de las autoridades militares a las de las civiles¹.

Hasta llegar a la *Ley de Puertos de 1880*, sin duda el cuerpo legislativo más importante de todo el siglo XIX y que en gran parte se mantuvo en vigor hasta el año 1928, hubo de transcurrir un período muy largo de tiempo con un también prolongado proceso legislativo en esta materia. Hagamos un pequeño repaso de las huellas y cambios más substanciales.

Después del ya comentado primer paso de carácter general con la promulgación de la *Real Orden de 8 de febrero de 1781*, hay que esperar hasta el año 1835 para encontrarnos con nuevos cambios. En aquella fecha la *Ley de Presupuestos de 26 de mayo* decretaba el traspaso de las cuestiones portuarias y de faros al Ministerio del Interior. Y se establecían algunos preceptos de actuación muy importantes y significativos de los cambios políticos y sociales que estaba viviendo el País: los *ingenieros de caminos, canales y puertos* iban a ser los facultativos, bajo dependencia ministerial, encargados de realizar los proyectos de obras de los puertos, aunque la

¹Para todas estas cuestiones véanse las obras de Allemany, De la Puerta y Sáenz Ridruejo.

gestión seguía en manos de las autoridades locales o en su caso, cuando existieran, consulares.

Se quedó en un simple intento, pero ya en el año 1849 se perfiló un proyecto de redacción de una ley general de puertos. Por eso habrá que esperar al año 1851, en tiempos del Gobierno de Bravo Murillo, para que se apruebe el *Real Decreto de 17 de diciembre* con tres importantes principios. En primer lugar, las obras, administración y servicios portuarios, responsabilidad inequívoca del Gobierno central de la Nación, pasaban a depender del Ministerio de Fomento. Las obras de aquellos puertos que fueran declarados de interés general correrían a cargo de los Presupuestos del Estado; mientras que en el resto los gastos serían corresponsabilidad del Gobierno y autoridades locales. Y, en tercer lugar, las recaudaciones fiscales de los puertos, que ahora se reducían a únicamente las figuras del *Fondeadero*, *Carga* y *Descarga*, se iban a destinar a la financiación de las obras en los grandes puertos.

Esta legislación se completó con el *Reglamento de 30 de enero de 1852*, en el que se establecía una clara clasificación en la categoría de los puertos españoles. Siete eran declarados como *puertos de interés general*, seis como *puertos de refugio*, y, finalmente, otra distinción era la de los *puertos de interés local*. Haciendo en este último caso una doble jerarquía: *puertos de interés local de primera categoría* y de *segunda categoría*. La legislación de 1852 se completaba con una normativa muy polémica y protestada: establecía que las recaudaciones fiscales de los puertos pequeños en su mayoría iban a servir para financiar las obras de mejora de los puertos más grandes. Pero, de hecho, ante las numerosas quejas generadas por el tremendo fondo injusto de tal normativa, el Gobierno a partir del año 1858 empezó a ejecutar obras en cualquier tipo de puerto, con la única condición de que las respectivas autoridades locales adquirieran el compromiso de asumir el 50% del montante de los costes y su pago en diez anualidades.

No tuvo mucho tiempo la “*Revolución de 1868*” de plasmar sus principios liberales en formulaciones desarrolladas legalmente. Sin embargo, sus postulados descentralizadores se pudieron constatar en la creación de las “*Juntas de obras de puertos*”. Aunque este último hecho fue respetado al final para los grandes puertos españoles, la llamada “*Restauración borbónica*” significó una marcha atrás, en el sentido de que otra vez el Estado comenzó a emitir normativas portuarias de carácter centralista y homogéneo. Sin duda, el resultado más visible fue la “*Ley de Puertos de 7 de mayo de 1880*”.

La legislación de 1880, cuyo cuerpo central fue el más importante y duradero, retomó la vieja clasificación de las categorías portuarias, introduciendo leves matizaciones. Distinguía entre *puertos de refugio* y *puertos de interés general*; estos últimos divididos a la vez en de *primer orden* y *segundo orden*. De alrededor de una treintena de puertos se responsabilizaba, tanto en proyectos como en gastos, directamente el Estado. No obstante, no se trataba de un listado cerrado, y de hecho con el paso de los años se produjo una auténtica cascada de peticiones de localidades deseosas de ser incluidas en la nómina, y con ello de acogerse a los Presupuestos generales del Estado. A comienzos del siglo XX ya estaban englobados en la lista 121 puertos.

Para que un puerto fuera declarado de *interés general* había que realizar un anteproyecto y una memoria con avance de presupuesto incluido. Si la iniciativa partía del propio Gobierno, se encargaba de todo una comisión de ingenieros, o incluso solamente un facultativo nombrado al efecto. Pero si la diligencia surgía de los ayuntamientos, diputaciones o ciudadanos particulares, entonces la documentación se debía remitir en forma de solicitud al Ministerio de Fomento. Dentro de éste, la *Dirección General de Obras Públicas* abría la correspondiente *información*, encargándose de la tramitación el preceptivo Gobierno Civil provincial.

En cada provincia existía un *ingeniero jefe* responsable de la inspección de caminos, canales y puertos., que, además, también proponía por su cuenta las obras que estimaba necesarias, puertos lógicamente incluidos. Pero en general, en lo que se refiere a los puertos, tal como señala De la Puerta, “El procedimiento administrativo que se seguía para la ejecución de las obras Públicas era el siguiente: el ingeniero encargado del puerto elevaba al ingeniero jefe del distrito las obras que consideraba convenientes y éste las enviaba a la Dirección General; de aquí salía la Real Orden para que el ingeniero efectuara el proyecto y levantara los planos; una vez terminado lo remitía al negociado para su aprobación; éste sometía a examen de la Junta consultiva de Ingenieros de Caminos, Canales y Puertos, todos los proyectos de obras públicas de caminos, canales y puertos de comercio y demás análogos, memorias y presupuestos (...). La Junta consultiva se dividía en 4 Secciones: 1.^a Asuntos generales de todas las Obras Públicas; 2.^a caminos ordinarios y carreteras; 3.^a ferrocarriles; y 4.^a navegación interior y marítimas. Una vez emitido el informe de la Junta Consultiva, el negociado proponía al director general la aprobación o no del asunto de que se tratase”².

Por otra parte, también hay que señalar que, como una herencia de Antiguo Régimen, a comienzos del siglo XIX cada puerto tenía su propia forma de gestión y, lo que es más importante, un peculiar y particular sistema de control fiscal con muchas y diferentes figuras impositivas. Esta situación constituyó una rémora muy grave para un siglo, especialmente en su segunda mitad, en que se iba a producir un crecimiento notable del flujo comercial marítimo. Pero, además, tampoco encajaba con los planteamientos ideológicos y políticos del nuevo Régimen Burgués. Por todo ello, en repetidas ocasiones los órganos gubernamentales intentaron controlar y simplificar todo aquel panorama. Siempre en función del momento político, avanzando en la uniformización en épocas liberales, y, al contrario, dando marcha atrás en las más conservadoras, la gestión y control fiscal tendieron a simplificarse: reducción de las tarifas portuarias a tres en el año 1851, intento de máxima liberalización en 1868 con el mantenimiento único del impuesto de *descarga*, y vuelta atrás en los años 70 con el triunfo de la “*Restauración*”.

3. MÁS PRECISIONES CONCEPTUALES Y TÉCNICAS

Como perfectamente mantiene De la Puerta, “La infraestructura portuaria tiende, por definición, a ser duradera, permanente e invariable. La construcción de los diques de abrigo, muelles y fondeaderos es muy costosa y requiere estudios técnicos complicados. Éstos, todavía en el siglo XIX, presentaban dificultades de conocimiento científico sobre el oleaje, aterramientos y aluviones, materiales de construcción, etc., y por lo

²De la Puerta (94), p. 56.

tanto el dictamen sobre la ejecución se tomaba su tiempo. Una vez decidido el lugar y el tipo de construcción que se quería realizar, había que allegar los fondos necesarios, en los que intervenían a su vez decisiones políticas e intereses sociales no siempre coordinados. Y si por fin se habían conseguido aunar las condiciones idóneas, las obras duraban más de lo deseable, de modo que una vez terminadas era posible que se hubieran modificado las circunstancias primitivas que las habían hecho aptas³. Las obras portuarias de cierta envergadura requerían, como vemos, de muchas y encadenadas condiciones y decisiones: largos, difíciles, y muchas veces no enteramente satisfactorios científicamente, estudios preliminares; complicados procesos de preparación de los proyectos; sofisticados juegos de intereses y presiones políticas; costes de ejecución altísimos; y, finalmente, períodos de obras muy dilatados en el tiempo.

Aunque pueda parecer tan obvio que no necesita comentario, nunca hay que perder de vista que los puertos dependieron siempre de los barcos. Dicho de otra manera: los puertos se tenían que adaptar a los cambios en la forma, tamaño y modo de navegación de los buques. Eran algo así como unos zapatos; que siempre que variaba la forma y tamaño de los pies necesariamente lo tenían que hacer también ellos, si se quería seguir conservando la capacidad de almacenamiento.

Con mucha claridad desde los últimos siglos medievales, particularmente evidente en el nuestro de Castro Urdiales, los puertos en el Cantábrico tuvieron que empezar a realizar obras artificiales de mejora para adaptarse al aumento del tamaño de las naves comerciales y al terreno que iba ganando la propulsión a vela. Pero siempre iban por detrás: las novedades y mejoras de la construcción naval eran más rápidas que las de las instalaciones portuarias. Los puertos marchaban a remolque de los barcos y con un retraso más grande del deseado. Ahora bien, si la realidad que hemos presentado siempre ha sido una constante en el mundo marítimo, a partir de mediados del siglo XIX se hizo enormemente acusada. Desde entonces la construcción naval sufrió un proceso rapidísimo de revolución técnica y tecnológica. En poco más de medio siglo se pasó de la propulsión eólica al vapor, al casco de hierro, turbinas, motor diesel, y, al final, a un imparable y espectacular incremento del tamaño de los buques.

Como siempre, los entramados portuarios, y en una época de gran competencia entre unos y otros por captar el incremento del flujo comercial, intentaron responder a la nueva realidad mejorando sus dotaciones e infraestructuras técnicas. Pero, en este momento, la respuesta pasaba por obras de una envergadura y dificultad nunca antes conocidas. Había que conseguir cada vez mayores profundidades a base de construir grandes diques de abrigo y difíciles obras de dragado; avalar, con independencia del estado de las mareas, la entrada por la bocana del puerto; fondeaderos capaces y bien dotados de boyas de amarre; anchuras suficientes que permitieran cómodas maniobras a los buques; muelles amplios y suficientes para consentir ágiles operaciones de carga y descarga de mercancías; y garantizar el abastecimiento de combustibles y posibles reparaciones en los navíos. En fin, todo un gigantesco y caro esfuerzo por adaptarse a los cambios en la forma de construir los barcos y en el modo de navegar de los mismos. Pero, y esto es muy importante, como podremos ver en el caso de Castro Urdiales con mucha evidencia, una vez que los puertos, después de muchos años de obras continuadas, parecía que ya habían concluido, resultaba que nuevamente sus

³De la Puerta (96), p. 421.

infraestructuras se habían quedado anticuados otra vez por los nuevos avances del mundo de la construcción naval. La evolución tecnológica de los astilleros era mucho más rápida y con más aplicaciones prácticas que la de la industria de la construcción portuaria. Sin embargo, desesperadamente los puertos en una carrera desenfrenada de unos contra otros tenían que intentar adaptarse a las mutaciones, a pesar de saber que salían con desventaja en la carrera, pues de lo contrario estaban predestinados a ver desaparecer su vertiente comercial. El drama de los puertos bien se puede resumir así: sin barcos los puertos se quedaban sin recursos económicos, pero sin estos medios era imposible mantener unas instalaciones apropiadas para recibir a los primeros. Casi parece que estamos ante lo que suele querer decir la expresión: “es la pescadilla que se muerde la cola”.

3. 1. DIQUES Y MUELLES

Esta claro que en nuestra historia uno de los protagonistas estelares va a ser el *dique*. Por ello tampoco deberíamos olvidar, aunque parezca más que obvio, que en realidad y sencillamente un *dique* es un muro artificial construido para contener aguas. Los libros técnicos de la segunda mitad del siglo XIX suelen distinguir entre varios tipos de diques:

a) *DIQUES DE ENCAUZAMIENTO*: realizados para encarrilar los ríos navegables y para permitir la entrada en las peligrosas barras de las desembocaduras.

b) *DIQUES DE DEFENSA*: muros formados para proteger las riberas de la mar, o también de ríos, de las acciones destructivas de las olas y corrientes, y asimismo para evitar los depósitos de aluviones que puedan cegar una parte del puerto.

c) *DIQUES DE CARENA*: para carenar y reparar los buques.

d) *DIQUES DE ABRIGO*: muros hechos para formar puertos artificiales o mejorar los naturales. Sirven fundamentalmente para proteger un espacio de la mar de la agitación provocada en el agua por las olas y vientos.

Ya lo veremos, en Castro Urdiales la mayor parte de los diques que se van a diseñar corresponderían a los de *defensa* y sobre todo a los de *abrigo*. En general, se ha solido considerar por los especialistas e ingenieros del siglo XIX que un buen dique de abrigo debía cumplir las siguientes condiciones:

1. Que la defensa producida provoque efectivamente una zona de calma en las aguas y por ello un socaire para el mayor número y direcciones de las olas.
2. Que no provoque cambios peligrosos en las corrientes.
3. Que la boca sea fácil de tomar por cualquier tipo de buque.
4. Que aguante de forma indeformable el embate de las aguas.

También se hace necesario precisar en este capítulo de introducción, pues es algo que se suele confundir y más en el caso del lenguaje popular hoy dominante en Castro

Urdiales, que la palabra *muelle* designa a otra cosa diferente a un dique propiamente dicho: un lugar del puerto preparado para que los barcos puedan atracar y así efectuar las operaciones de carga y descarga. Con el paso de los siglos la longitud de los muelles ha tendido a crecer; pero también este crecimiento no se ha quedado en algo simplemente lineal: ha crecido la superficie de los terraplenes anexos a ellos. Aunque muelle y dique son dos realidades técnicas y conceptuales distintas en el entramado portuario, es cierto que muchas veces los segundos han servido también en alguna de sus partes como zonas de carga y descarga. Así pues, habrá que tener presente que en numerosas ocasiones los diques, tanto de abrigo como de defensa, pueden servir también de muelles.

3. 2. TÉCNICAS DE CONSTRUCCIÓN

Durante todo el siglo XIX, y especialmente en sus últimas décadas, se produjeron clarísimos progresos en la construcción de instalaciones portuarias. Es cierto que la formación académica de los ingenieros mejoró ostensiblemente, sobre todo en los apartados del *cálculo* y *técnicas de proyecto*; pero sus dictámenes todavía dejaban mucho que desear. Sin embargo, como hemos dicho, las cosas mejoraron, y fue, tal como Alemany y otros especialistas han señalado, gracias los enormes avances en el mundo de la construcción y del dragado.

En este sentido hay que recordar el empleo de *grandes bloques de hormigón*, utilizando cada vez más *mezclas de fraguado rápido*, y la presencia de las *grandes grúas Titán* en la construcción y colocación de las piezas de los diques. También las técnicas del *barreno* y la *voladura subacuática* de rocas o la aparición de *dragas de succión* en sustitución de las viejas de rosario significaron avances substanciales. Pero, además de nuevos materiales y máquinas, las nuevas formas de energía, en este caso nítidamente el *vapor*, brindaron la posibilidad de hacer todo a mucha más envergadura.

Ya lo hemos dicho. Los estudios y proyectos todavía tenían muchos flancos débiles, pero es incuestionable que sin la figura de los nuevos facultativos, los *ingenieros de caminos*, poco hubieran mejorado las cosas. Sintomáticamente, desde 1836 incluyeron oficialmente en su titulación académica el apelativo de ingenieros de (...) *puertos*.

3. 3. DIQUES DE ABRIGO, TÉCNICAS Y MATERIALES

Teniendo en cuenta que la mayor parte de las grandes construcciones portuarias que nos vamos a encontrar serán *diques de abrigo*, sería también bueno que hiciéramos un pequeño repaso de sus variantes y diferentes técnicas de construcción.

1º. DIQUES DE ESCOLLERA: Un dique de escollera es una especie de muro o arrecife construido artificialmente, formado por la unión más o menos compacta de piedras de diferentes tamaños y formas, y que han sido lanzadas a la mar tal como salen de la cantera: “el sistema comúnmente empleado para la construcción de diques, muelles o cualquier clase de obras que han de ser fundadas en el mar, es el formado por escolleras de piedra perdida, que, como indica su nombre, está reducido a arrojar bloques de ciertas dimensiones en el paraje que se quiere construir, hasta que por su

amontonamiento empieza el conjunto a elevarse sobre el nivel del agua, constituyendo una especie de isla, en cuyo caso se procede al asiento de la fábrica superior”⁴.

Aunque no fue el único, este sistema suele ser considerado por los ingenieros como uno de los más antiguos, pues incluso aparece ya reseñado en el conocidísimo Tratado de Vitrubio. Pero fue a partir del último cuarto del siglo XIX cuando se empezó a utilizar a gran escala, primero en el dique de Cherbourg y luego en las obras de los puertos de Argel, Cette, Plimout y Holyhead, entre los más destacados.

Técnicamente las escolleras presentaban algunos problemas muy serios. Su estabilidad muchas veces era realmente deficiente, pues “Los materiales de que las escolleras están construidas por lo general son removidas por la acción de las olas, y por consiguiente, con el estado de agitación del mar varía el perfil que a aquellas corresponde”⁵. La mar removía y arrastraba con el paso del tiempo las piedras, quedando el dique con poca estabilidad.

Los trastornos en estas obras eran constantes. Parece ser que por primera vez en las obras del puerto de Argel, algunos ingenieros empezaron a intentar atajar el problema aumentando el cubo de los bloques. Se sustituyeron las piedras de cantera por *bloques artificiales*, pues aunque la composición de éstos era menos resistente, sus perfectas formas paralelepípedas conseguían asientos más estables. Aunque los ingenieros no sabían exactamente calcular el tamaño de los bloques para resistir el empuje de las olas, si creían que con lograr el mayor volumen y peso posible en los mismos y las formas regulares se conseguían asientos bastante estables y seguros. Era también necesario que en este tipo de dique los taludes no fueran verticales, y que la escollera propiamente dicha se alzara hasta el nivel de baja mar, para desde allí erigir la coronación.

2º. DIQUES EN SISTEMA DE BLOQUES CONCERTADOS: “Hace años que en Inglaterra se ha empezado a poner en práctica un sistema de construcción para esta clase de obras, que nos parece preferible a las escolleras de piedra perdida, y que con los perfeccionamientos que los adelantos de las ciencias pueden introducir en él, creemos ha de dar la solución de los temibles problemas que hasta el presente ha constituido la edificación submarina. Consiste aquél en emplear materiales de formas regulares y de dimensiones convenientes para que puedan sentarse por hiladas, y ser enlazados entre sí como los sillares de una pared o de un muro construido al aire libre. La fabricación de los bloques de hormigón proporciona el medio de obtener esos sillares de las dimensiones que se juzguen convenientes: ni su construcción, ni su manejo ofrecen dificultades de ningún género cualesquier que aquellos sean. Las excelentes cales hidráulicas que hoy se emplean, fraguando instantáneamente, suministran el cemento a propósito para enlazar aquellos bloques, que por último vienen a constituir una construcción monolítica. Las máquinas de inyección de aire, que tan brillantes resultados han dado en las fundaciones tubulares de moderna aplicación, garantizan el éxito de la mano de obra, que se coloca, mediante ellas en estas construcciones, en condiciones análogas a las que presentan las obras al aire libre”⁶.

⁴González Rgueral, S., Anales de Obras Públicas, n.º. 1, año 1876, p. 225.

⁵Ibidem, p. 226.

⁶Ibidem, p. 232.

Por lo que hoy sabemos, parece que este sistema de los bloques concertados, que acabamos ver descrito por el ingeniero González hace unos ciento cincuenta años, ya fue empleado por la civilización romana, y que con el paso de los siglos llegó a ser muy empleado en la construcción de diques. Los muros así fabricados estaban hechos sobre la base de la trabazón casi perfecta de los bloques, logrando de este modo una mayor resistencia que las escolleras, sobre todo porque desaparecían totalmente los huecos. Eran diques con parámetros verticales, o casi, en los que se ahorraba por disposición gran volumen de materiales.

Durante siglos estos diques se construyeron utilizando bloques de piedra sillar. Pero desde la llegada de la Revolución industrial al mundo marítimo se emplearon preferentemente bloques artificiales de hormigón. Este nuevo tipo de material tenía menos resistencia temporal que la piedra de cantera debido a su composición química interna, y, además, requería de más obras de cimentación. Pero frente a estos problemas, las ventajas de ser más baratos y fáciles de conseguir y fabricar, fueron a la postre definitivas. Los bloques, además, se colocaban con bastante facilidad, como si fueran las piezas de una arquitectura infantil, con ayuda de grúas flotantes y titanés y con las indicaciones imprescindibles de los buzos: “la fabricación de los bloques necesarios para los muelles concertados es más sencilla que para las modernas escolleras, supuesto que siendo menores son más fáciles de ejecutar muchas maniobras de las que lleva consigo la confección, no siendo la menor ventaja la del más pronto secado y oreo que tiene lugar en los bloques de reducidas dimensiones. El trabajo de los buzos se va generalizando con motivo de las obras de los puertos que cada vez se emplean en mayor escala, y de las fundaciones tubulares de los puentes de hierro, que en estos últimos años se han ejecutado en gran número. Los perfeccionamientos introducidos en la escafandra han dado completa confianza a los trabajadores, que van usando de ella indistintamente, y bien pronto el del buzo dejará de ser un oficio especial”⁷.

Tanto los diques de escollera simple como estos de bloques concertados terminaban siempre en una cabeza o *morro* con diversas y posibles configuraciones: sección circular, poligonal, en forma de martillo...

3º. DIQUES CON BLOQUES Y APAREJOS ESPECIALES: Aunque en mucha menor proporción que los anteriores casos, desde tiempos de Telford se han utilizado en algunas obras portuarias también diques en los que se daba a la colocación de los sillares o bloques una disposición y forma especial con el fin de que enlazaran mejor unos con otros. Así, aunque raramente aparecerá en el caso que nosotros estudiaremos, el del puerto de Castro Urdiales, se hace necesario conocer que se llegaron a fabricar bloques con forma triangular, hexagonal o en H aplastada...

Finalmente, tampoco deberíamos olvidar en esta pequeña introducción técnica, que además de los comentados, también se construyeron, y se construyen, otros tipos de diques, como es el caso de los diques bajos o sumergibles o los diques de madera, por citar de nuevo los más conocidos.

⁷Ibidem, pp. 257 y 258.

3. 4. MATERIALES EN LAS OBRAS

Hasta la aparición del conocido *cemento Portland*⁸, la cal hidráulica fue ampliamente utilizada en las obras de los diques portuarios. Sin ella, como magistralmente señalaba el ingeniero Salustio González, “ni se conocería la formación de bloques artificiales ni podrían confeccionarse los hormigones, que fraguando en el agua llevan las obras sumergidas la misma solidez y seguridad de que puede dotarse a las que se realizan al aire libre (...). Entre las variedades de la cal eminentemente hidráulica, llamadas cementos, que gozan de la propiedad de solidificarse en pocas horas, ya empleadas debajo del agua o al aire libre, debe ocupar un puesto muy distinguido la cal que se explota en las provincias Vascongadas y en algún punto de la se Santander, que tiene la propiedad de endurecerse en muy pocos minutos”⁹.

Destacaban, y fueron muy utilizadas en el siglo XIX, la cal de El Berrón y de Zumaya: “el cemento de Zumaya¹⁰, que repetidas veces hemos visto fraguar instantáneamente. Este cemento admite diversas cantidades de arena, según su naturaleza, sin perder por eso sus excelentes condiciones de hidráulica, produciéndose sólo un retraso en el tiempo que emplea en endurecerse (...), para la confección de bloques artificiales que trabajados al aire se les puede proporcionar todo el tiempo que se crea conveniente para el endurecimiento, no debe ser la mezcla tan energética como para el hormigón que ha de correrse en el agua, que conviene se endurezca con la mayor rapidez posible”¹¹.

3. 5. FORMAS DE CONSTRUIR

Básicamente, durante toda la segunda mitad del siglo XIX se utilizaron dos formas en el levantamiento de los diques: “Pueden construirse los muelles desde la costa de donde arrancan, empezando por fabricar la parte a ella contigua y continuando por medio de andamios que buscan su apoyo en el fondo del mar y abrazan la obra en toda su longitud, medio que proporciona la seguridad de trabajar en todas ocasiones y de hacer con comodidad la aproximación de los materiales, con el auxilio de carriles

⁸ Se suele considerar al inglés Joseph Apsdin como el descubridor del cemento Pórtland: utilizó una mezcla de arcilla y yeso, posteriormente la sometió a un proceso de calcinación hasta obtener un escoria porosa y muy dura; al moler estos granos obtuvo un cemento hidráulico con una calidad nunca antes conocida. En el año 1824 el producto, por su parecido físico con la piedra de Pórtland, se patentó con aquella denominación.

⁹González Regueral, ob. cit., p. 247.

¹⁰ Los primeros materiales clasificados como cementos, entendiéndolo por tales a los compuestos que al contacto con el agua fraguan adquiriendo dureza, se remontan a tiempos de los romanos. Eran mezclas de cal viva con cenizas volcánicas. Pero verdaderamente la historia técnica moderna del cemento comienza a partir del año 1760, momento en el que el ingeniero británico J. Smeaton experimentando en la obtención de cementos hidráulicos que fraguaban bajo el agua, descubrió que era mejor utilizar, en vez de cal pura, calizas arcillosas. El descubrimiento se patentó en 1796 bajo la denominación de “cemento romano”. En tierras del norte peninsular se suele considerar que fueron las tropas británicas instaladas en la provincia de Guipúzcoa, las que en el año 1836 empezaron a fabricar cemento al darse cuenta, por primera vez, de las excelentes condiciones de la piedra caliza en las inmediaciones de Deba y Zumaya. Desde entonces, en poco más de 15 años, empezaron a construirse cementeras naturales en muchos lugares de estas zonas. El sistema de fabricación de los cementos era muy sencillo: la piedra caliza se sacaba de las canteras, se troceaba y se cargaba, junto con el carbón, en hornos muy simples. El material calcinado que salía se molía, siendo desde ese momento utilizable como un buen cemento.

¹¹González Regueral, ob. cit., p. 248.

establecidos sobre el andamio fijo, o bien se puede hacer ese servicio por medio de flotadores, sean gabarras, chalanas o embarcaciones de cualquier forma, colocándolas a pique del punto en que se quiera trabajar y en las épocas de la marea en que el agua tenga la altura que se juzgue conveniente”¹².

Fundamental, asimismo, resultaba la presencia de lo que podemos llamar “medios auxiliares de la construcción”: material de las canteras, de los talleres, de transporte y de ejecución propia de la obra. Solía ser conveniente la presencia de una o varias canteras cercanas al puerto y el “establecimiento de una vía férrea, proporcionando pronta salida a sus productos...”¹³

“En las inmediaciones de las obras debe escogerse un paraje a propósito para establecer los talleres, así de confección de morteros como de hormigón, donde además puedan instalarse las fraguas, las carpinterías y cuantos medios análogos pueda necesitar la ejecución de las obras (...). La mayor parte de este espacio se destinará a secadero de los bloques artificiales: deberá, por consiguiente, cubrirse con una cuadrícula de vías férreas, con sus correspondientes placas giratorias en los cruzamientos, convenientemente dispuestas para que los bloques sean colocados, dejando calles para el tránsito de los operarios y facilidad en el manejo de ellos, cuando una vez secados hayan de ser conducidos al punto de su empleo. Pero además, y relacionados de modo que las maniobras sucesivas se ejecuten con toda comodidad, deberán disponerse en espacios separados tres almacenes o depósitos: 1º., para cal, tanto hidráulica como ordinaria, en el cual se verificará además el apagado de ésta; 2º., para la arena destinada a la confección de los morteros, y 3º., para la grava que ha de entrar en los hormigones y para la piedra partida, pudiendo dentro de él estar establecidos los talleres de machaqueo. De estos tres departamentos arrancarán dobles vías de ferrocarril, que conducirán los materiales en ellos preparados a dos oficinas cubiertas y dotadas de lo necesario para el objeto a que se las destina, y serán: 1ª., taller de confección de morteros; 2ª., taller de confección de hormigón, cuyos departamentos deberán estar íntimamente relacionados entre sí y con el taller de construcción de los bloques, establecido en la explanada”¹⁴.

Venía, por último, la fase de ejecución misma de la obra, “Prescindiendo de las maniobras que lleva consigo la explotación de las canteras y la preparación de toda clase de materiales para la ejecución de la obra, la primera operación que deberá emprenderse es la de arreglar o igualar el fondo del mar en los parajes en que corresponda la proyección de los muelles que se van a construir. Este arreglo se refiere a la extensión en que han de ser colocados con concierto los bloques artificiales (...), se comenzará por marcar en el terreno la traza que indica el ancho que a la base del muelle corresponde según la profundidad del agua, o bien sea con arreglo a la altura del muelles, marcando además aproximadamente las líneas interiores que señalarán el espacio que ha de ser ocupado con los bloques artificiales (...). El arreglo del fondo se conseguirá, o bien excavando donde éste sea de arena, para rebajar las partes altas, o bien corriendo una capa de hormigón de variable altura, para elevar las que estén demasiado deprimidas, tendiendo ambas operaciones a presentar una superficie horizontal, donde halle cómodo y seguro asiento la primera hilada de bloques artificiales. Una y otra se ejecutarán por medio de los buzos, ya provistos de las

¹²Ibidem, p. 264.

¹³Ibidem, p. 267.

¹⁴Ibidem, pp. 268 y 269.

escafundras o bien haciendo el descenso por medio de campanas de dimensiones convenientes (...). Una vez preparado el lecho que ha de recibir los bloques artificiales se procederá a colocar la primera hilada de éstos (...), sobre la última hilada de bloques artificiales, que así como la escollera coincidirá poco más o menos con la línea de las bajas mares vivas ordinarias, se correrá una capa de hormigón, que se elevará hasta medio metro sobre dicha línea, y que se regularizará perfectamente, para que sirva de lecho de erección a la parte superior (...), verificado se podrá ya empezar a sentar la sillería de ambos paramentos, recibiendo sus juntas con cal hidráulica pura (...). Simultáneamente con las hiladas de sillería irá elevándose la mampostería del macizo de los muros, que será compuesta de grandes piezas sentadas con mortero hidráulico; y a medida que ambos paramentos alcancen la altura (...) podrá rellenarse con terraplén el espacio entre ambos (...). la fábrica del espaldón o parapeto no ofrece cosa alguna de notable, entrando en ella la sillería, la mampostería concertada y la ordinaria combinadas ...”¹⁵

3. 6. EMBARCADEROS DE MINERAL Y CANTILEVER: ESTRUCTURAS PORTUARIAS MUY PECULIARES

En los ricos criaderos de la vizcaína comarca de Somorrostro y en la contigua de Castro Urdiales a lo largo de las últimas décadas del siglo XIX se conoció una auténtica fiebre minera. Lo que desembocó también en una acusada obsesión por encontrar lugares cercanos en la costa por donde poder embarcar y exportar el grueso de la producción. En el caso castreño, estaba claro, la costa carecía de condiciones naturales y de dotaciones portuarias artificiales suficientes para llevar a la práctica una masiva salida marítima de los minerales. Es cierto, como veremos, que diversos proyectos de nuevas obras portuarias en el puerto de la villa de Castro se plantearon precisamente para poder resolver este problema. Pero diversas circunstancias y atrasos condujeron a que prácticamente hasta principios del siglo XX no contará con muelles capaces de recibir sin problemas el atraque de medianos y grandes buques. Hubo también intentos, como el de la ensenada de Dícido, por construir otros puertos dotados con rompeolas y muelles de embarque, pero al final tampoco cuajaron.

Al principio, sin obras nuevas de cierto calibre, y mientras las cantidades a embarcar no fueron muy grandes en los primeros años, los empresarios mineros se sirvieron de los viejos muelles: los buques, anclados lo más cerca posible, recibían las cargas de mineral valiéndose del trasbordo con gabarras y lanchones. Pero llegó un momento, justo después de acabada la última Guerra Carlista, en que aquel primitivo y casi artesanal sistema ya no fue suficiente. Había que buscar una solución técnica, y rápidamente. Así en la década de 1880 se empezaron a construir muelles-cargaderos “sobre pilotes de rosca de hierro”. Pero, como bien aclara González Urruela, “A pesar de que en este tipo de muelles se intentó reducir al máximo la resistencia al oleaje mediante un entramado de celosía que permitía la circulación de las aguas, el hecho de estar permanentemente sumergidos les hacía muy vulnerables a la corrosión marina de tal manera que en poco tiempo se convertían en construcciones frágiles, vulnerables a la fuerza del oleaje”¹⁶.

¹⁵Ibidem, pp. 277 - 285.

¹⁶González Urruela (2001), p. 112.

Todo era urgente, y los primeros embarcaderos no servían. Hubo que buscar una nueva estructura portuaria que fuera más resistente; “la que al final se impuso, fue la que había aplicado J. Mac Lennan, pionero en la instalación de cargaderos *cantilever*, plataformas que volaban sobre el mar, ancladas mediante obras de fábrica en los acantilados. El antecedente fue el de Pobeña, de la *Vizcaya-Santander Mining Company*. Fue una construcción ingenios, realizada en madera y hierro, proyectada por el propio Mac Lenan, quien estableció dos plataformas a distinta altura para poder duplicar la velocidad de carga y así paliar el riesgo de que, en los temporales y galernas, los buques fueran estrellados contra las rocas. La carga de 2.260 t se podía realizar en unas 10 horas, lo cual permitía la salida rápida en caso de amenaza”¹⁷.

El sistema de cantilever fue tan ingenioso y tuvo tanto éxito que “en menos de 20 años la costa comprendida entre las rías de Oriñón y Somorrostro quedó marcada por la presencia de estos cargaderos, uno de ellos en Vizcaya, los demás en Cantabria, todos con el mismo aire de familia, tanto en su morfología como en su localización. Una morfología definida, sobre todo, por el voladizo de hierro de forma trapezoidal, apoyado parcialmente sobre muros o pilastras de fábrica anclados en la pendiente del acantilado, y con un pescante de longitud variable en donde estaban instalados uno o dos tableros para la circulación de las vagonetas que descargaban directamente en los buques(...). Para su localización se valoraron las áreas más protegidas de los diversos senos de la costa: todos estaban en la parte oriental de las distintas puntas que les protegían al menos de los vientos del oeste y noroeste, y con su orientación podían paliar el riesgo de que los vientos dominantes estrellaran los buques contra las rocas. Con ello, los extremos occidentales de las diversas ensenadas y rías (Musques, Ontón, Tejilla, Dícido, Brazomar, Urdiales y Oriñón) fueron el punto de destino de multitud de buques que iban a cargar el mineral, la mayor parte de lo que se produjo en el occidente de Vizcaya y oriente cántabro(...). Este espacio puntual se fue complicando y acabó por convertirse en lugar de instalación, no sólo de los almacenes sino también de talleres y oficinas y residencias de los trabajadores empleados en estas labores”¹⁸.

Los últimos límites de Vizcaya y toda la costa castreña se “plagaron” escalonadamente de cargaderos tipo cantilever¹⁹. Menos el de San Guillen en el propio Castro Urdiales y el de Sonabia, todos se ubicaron siempre en zonas de mar abierta: “Los de Saltacaballo y el segundo de Dícido fueron construidos en Bélgica por “Auguste Lecocq y Cía.”. Pero los cuatro restantes, junto con una serie de obras portuarias especiales de los años noventa, salieron de los talleres vizcaínos de la “Sociedad Anónima Vasco-Belga” (Miravalles) de Chávarri, Lecocq y Velasco”²⁰.

Una alternativa ingeniosa y peculiar, esta del cantilever. Cargaderos sencillos de diseñar, rápidos de construcción, con poco volumen de materiales y obras, que deberemos contemplar en nuestro trabajo como elementos también portuarios.

¹⁷Ibidem, p. 113.

¹⁸Ibidem, pp 114 y 115.

¹⁹En la “Revista de Obras Públicas” de 19 de junio de 1899 se dedica un amplio capítulo precisamente al estudio de los cargaderos de mineral de la comarca de Castro Urdiales.

²⁰Homobono(94), p. 82

4. BALANCE

De la consulta de las investigaciones y publicaciones hasta hoy aparecidas se desprende que en los últimos 20 o 30 años del siglo XIX el tráfico comercial de los puertos españoles creció intensamente, y que ello fue posible por el propio desarrollo económico general del País; pero que también fue consecuencia de todas las mejoras y nuevas obras portuarios emprendidos. Sin embargo, todavía no contamos ni con los suficientes estudios individualizados de cada puerto, ni con visiones globales adecuadamente documentadas y cualificadas del proceso de la mejora portuaria española, para poder hacer “disecciones” más finas de este proceso.

Durante los primeros cincuenta años del XIX no se formularon proyectos portuarios importantes y de envergadura. Se careció en el ámbito nacional de una verdadera política a medio y largo plazo de planificación en las mejoras. Sí hubo, pero tampoco muchas, obras dispersas de reparación que respondían sólo a urgencias provocadas por temporales y tempestades imprevistas.

Las cosas empezaron a cambiar desde comienzos de los años cincuenta, que es el momento en que el Gobierno de la nación tomó conciencia plena de lo que suponía contar con puertos modernos y desarrollados técnicamente. Una prueba inequívoca de este cambio de sensibilidad se puede encontrar en la siguiente manifestación oficial publicada en el año 1856:

“Destinados los puertos a dar abrigo a las embarcaciones y a facilitar la carga y descarga, constituyen un eslabón absolutamente indispensable para enlazar las comunicaciones terrestres con las marítimas.

No son seguramente muy numerosos ni importantes los trabajos de puertos que se han llevado a cabo en los siglos anteriores. Ni Francia, ni Inglaterra, ni nación alguna pueden vanagloriarse de haber realizado en tiempos antiguos obras tan colosales e interesantes como las que en los modernos tiempos se ejecutan por la mayor parte de los pueblos del globo.

El gran impulso que para satisfacer las necesidades siempre crecientes del comercio se ha dado de pocos años a esta parte en las vías de una y otra clase, ha aumentado la importancia de las obras de los puertos, a punto de que los trabajos gigantescos que por todas partes hoy se emprenden, en nada se asemejan a los que hace bien pocos años se ejecutaban y creían más que suficientes para atender por largo tiempo a las exigencias del tráfico.

A pesar de nuestras intestinas discordias y de las guerras que con el extranjero ha tenido que sostener España en el último medio siglo, el país ha progresado notablemente, su agricultura e industria han recibido notable impulso, y el comercio, como consecuencia natural de este progreso, extiende su vuelo y en todas partes florece. Frecuentadas cada día más nuestras costas por las embarcaciones que de toda las regiones del globo a ella se dirigen, ha debido dejarse sentir con fuerza irresistible la necesidad de proporcionales puertos seguros y cómodos dónde, al

abrigo de los azares del mar, puedan repararse y efectuar las faenas de carga y descarga sin zozobras, dilaciones, ni gastos excesivos. De aquí ha resultado que, así como en 1854 solo había trabajos de limpia o construcción en seis de nuestros puertos de la península, los hay en el día en trece; se han reparado y ampliado otros muchos, y se estudian varias obras reclamadas por las necesidades del tráfico.

Estas obras cuyo estudio y ejecución son siempre lentos por las dificultades que presenta la acertada resolución de las complicadas cuestiones que en general encierran, y por las circunstancias especiales en que se encuentran, tienen también en general un crecido coste, y hasta hace poco no contaban entre nosotros con más recursos que los arbitrios locales destinados a este fin, y cuyos exiguos rendimientos, en general, las hacían interminables. En el día los puertos que por su importancia se consideran como de interés general, tienen su consignación en el presupuesto del Estado, y en leyes especiales se fijan los impuestos y arbitrios, cuyos productos se destinan a costear las obras, allí donde no basta la consignación del presupuesto”²¹.

Ahora bien, todavía no era más que una manifestación de intenciones. La realidad era que en aquella misma época poco más del 3% del total de los gastos consignados en los presupuestos estatales se fue a la partida de puertos. Y con la agravante, además, de que prácticamente el 80% de ella fuere a parar a los diez u once puertos considerados más importantes, curiosamente casi todos ubicados en el Mediterráneo.

La década de 1860 ha solido ser contemplada como una época dorada en las obras públicas españolas. Una visión que únicamente puede aplicarse a todo lo que tuviera que ver con obras en carreteras y concesiones de líneas ferroviarias. En el mundo portuario, sin embargo, muchas iniciativas y proyectos portuarios, pero poca cosa en el terreno de las obras reales. Únicamente es posible reseñar las mejoras producidas en materia de faros.

Habrá que esperar, como ya hemos podido ver al repasar las legislaciones y normativas portuarias, a la creación de las “Juntas de obras de puerto” y a la “Ley general de 1880” para que se produjera un verdadero y real impulso en las obras portuarias muy a finales del siglo XIX: abundantes proyectos, gran actividad de los ingenieros provinciales y del Ministerio de Fomento, y numerosas obras prácticas de ampliación y mejora. También, como ahora comprobaremos, será la época en que ya, y en serio, empieza a cambiar toda la infraestructura del puerto de Castro Urdiales. Para ello tendrá dos cercanas e importantes referencias: las obras del puerto de Santander y, sobre todo, las gigantescas llevadas a cabo de la mano de Evaristo Churruga en el de Bilbao, guiadas por sus respectivas Juntas de obras.

²¹Memoria sobre el estado de las Obras Públicas en España en 1856, Madrid 1856, p. 23.



II

PUNTO DE SALIDA Y PERSPECTIVAS

Si situados en los años centrales del siglo XIX tuviéramos que hacer un diagnóstico sobre la calidad del puerto de Castro Urdiales, bien se podría decir que como puerto pesquero era aceptable, como puerto comercial muy malo y como puerto de salvamento excelente. Desde su nacimiento como villa medieval, a partir del siglo XII y hasta bien entrado el XIV, Castro fue uno de los puertos más activos, tanto desde el punto de vista del transporte naval y pesquero, y mejor dotados de todo el Cantábrico. Sus peñas y cantos formaban un puerto prácticamente natural, para aquella época perfectamente adecuado al tamaño y forma de navegar de los barcos que entonces se movían por el Cantábrico. Nunca como entonces se dio en Castro Urdiales la conciliación entre puerto y navíos, hasta el punto que el papel de liderazgo marítimo castreño en tiempos medievales y hasta su esplendor urbano y arquitectónico es innegable que de ello fue consecuencia¹.

Pero las transformaciones tardomedievales en la construcción naval empezaron a jugar en contra de Castro: los barcos ganaron en volumen y vela, y ya no siempre encajaban con

¹ Ojeda San Miguel (2001).

perfección en el viejo Sable. Comenzaba a notarse crudamente la mayor “tragedia del mundo portuario”: los puertos tienden a quedarse anticuados ante los avances en la construcción de los navíos. Los castreños intentaron responder al envite, y para poder acoger con seguridad a barcos mercantes mayores, primero construyeron, a modo de primitivo rompeolas, en los conquistados Cantos el *Cay de Santa Ana* y a comienzos del siglo XVI el *Cay* y *Contracay* con su *Dársena*. Algo del tráfico comercial marítimo se logró retener en el Quinientos; pero era más el que huía hacia puertos, como el de Bilbao, mejor dotados, que el que quedaba. En definitiva, pese a las desesperadas tentativas de empezar a realizar obras artificiales que lograran mejorar las magníficas condiciones naturales del puerto medieval, resultó ser al final una misión imposible.

Las autoridades castreñas “tiraron la toalla” bastante entrado ya el siglo XVII. Pero, a pesar de que las dotaciones técnicas de su puerto pronto se volvieron viejas y hasta destartadas, conservó su excelente condición y fama de magnífico punto de referencia en momentos de apuro por la presencia repentina de temporales. No era exactamente el de Castro Urdiales un puerto de refugio. Más bien habría que decir que era un “puerto de salvamento”. Siempre que los barcos veleros podían, a pesar de tormentas y mala mar, evitaban entrar a refugiarse en Castro. Preferían acercarse a Santoña o a Bilbao. Pero si las circunstancias se volvían especialmente peligrosas, la integridad del buque peligraba y la vida de la marinería podía perderse, entonces no dudaban en entrar en Castro: el único y último, pero seguro, asidero y salvavidas, que, además de su abertura sana a la mar, contaba con una aguerrida marinería muy acostumbrada durante cientos de años a comprometidas maniobras de salvamento con sus pequeñas embarcaciones de remo.

Así pues, allá por el año 1800 todas las antiguas ventajas del puerto de Castro en los inicios de su andadura histórica se habían diluido como un azucarillo en agua. No tenía más que sus cada vez más deteriorados muelles de la Dársena, como una herencia de hacía casi trescientos años². No llegaban más que pequeños barcos de cabotaje, buques en verdadero apuro y algunos más en espera de que la marea y el viento les permitiera cruzar la barra de Portugalete en busca del puerto de Bilbao. Y, pese a todo, el Ayuntamiento, responsable directo del puerto, sabía perfectamente que, a pesar de carecer de recursos financieros, no había más remedio que dotar de más obras artificiales al mismo, ya no solo pensando en crecer económicamente sino en simplemente subsistir.

1. A COMIENZOS DEL SIGLO XIX

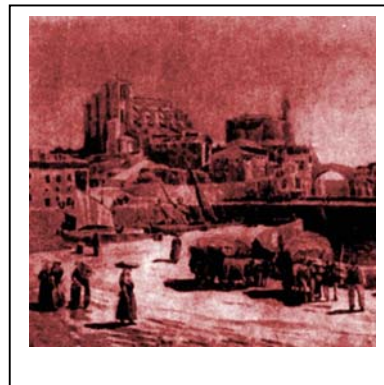
También sabía el Ayuntamiento castreño, como otros muchos, que mejorar técnicamente y físicamente su puerto pasaba por la participación directa del Estado en los gastos de las obras³.

²No obstante, ya en tiempos de Carlos IV el puerto de Castro fue reconocido por mandato real por el ingeniero José Muller. En el año 1807 el Consulado de Santander otorgó a Castro la cantidad de 30.000 reales para que arreglara parte de sus instalaciones y siguiera prestando sus afamados servicios de rescate marítimo.

³Valga este ejemplo para apreciar en que condiciones estaba el puerto de Castro. En el mes de febrero de 1806 un gran temporal había producido en el muelle norte de la Dársena una “Brecha o ruina efectiva de sesenta pies de largo y quarenta de profundidad. Que los extremos en esta Brecha se hallan también quebrantados y desplomados diferentes tramos...” y el muelle sur amenazaba también ruina total. Todo ello fruto de “Que en la noche del diez y nueve del corriente causó el mar en el muelle principal del norte de este Puerto aquel terrible estrago, que ya se había previsto de muchos años a esta parte, y representado vivamente con clamores incesantes por los

Por eso recibió con tremenda alegría la noticia de que por un *Decreto de 4 de noviembre de 1820* se declaraba a Castro Urdiales “puerto de tercera clase”⁴. Se abrió así por primera vez claramente la posibilidad de ampliar y mejorar el puerto, superando el viejo y dramático problema de la escasez de numerario en las arcas municipales. Sin embargo, la alegría duró poco, pues los avatares políticos del momento impidieron ver los efectos posibles del Decreto. El puerto siguió como hacía ya más de doscientos años, en un estado de tremenda degradación.

En la década de los años de 1830 llegaron otra vez nuevas y halagüeñas perspectivas. Se creó la “Real Junta del Camino de Bercedo”, y el Gobierno de la Monarquía encargó al mismo la recuperación y mejora del puerto de Castro. Entre 1831 y 1832 arribó a Castro José M. 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 contradique⁵ que naciera de las rocas de la punta del Torrejón.



predecesores en mi empleo. Descúbrese una gran Brecha en dho muelle con disposición de mayor ruina, que franqueando libre la entrada a las furiosas olas del Océano se han de estrellar precisamente dentro de la Población dejándola sumerjida mui en pronto, con pérdida total de un puerto franco que ha sido el mejor, y más seguro, asilo de la navegación en esta Costa. Un daño tan asombroso que ha llenado de espanto al Vecindario, y confundiéndole en lamentos por el riesgo en que se ve de abandonar aun mismo tiempo el Suelo Patrio, la profesión de la pesca, que afirma su sustento, y la satisfacción de socorrer, como lo ha hecho, con acciones señaladas los Buques de transporte que en los tiempos de borrascas no hallan otra Ynmunidad...”, A.H.P.C., Prot., Romualdo Antonio Martínez, leg. 1825, f. 49.

⁴Ojeda San Miguel (2001), ob. Cit., p. 134.

⁵Escribía sobre estas cuestiones el corresponsal de Pascual Madoz hacia el año 1857: “(...) el puerto con 2 buenos muelles, dentro de los que se encuentre la dársena donde se abrigan los buques mayores y menores que arriban al puerto (...). Desde el peñasco en que finaliza la tierra y están fundadas la iglesia y castillo, se prolongan al E. de Castro 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 impide 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. Para su remedio el ingeniero hidráulico D. José María Mathe, de orden de S. M. en el año 1832, levantó un plano de una segunda dársena más al E., proyectando la prolongación de un muelle desde la roca del castillo en dirección SE., y otro que debía partir desde la peña del Torrejón hacia el NE.; con lo cual, sin necesidad de cerrar los arcos, quedaba un magnífico y seguro puerto tan accesible a todo buque en las tempestades, como profundo, pues dentro de dichos muelles se encontraba un fondo en las bajamares equinociales, de 14 hasta 37 pies de agua; no paraba aquí el beneficio; estendiéndose hasta aumentar la población con un dilatado y delicioso terreno hacia la parte S. Este proyecto de tan conocida utilidad quedó paralizado a causa de las vicisitudes porque ha pasado la nación. 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 r. destinados para caminos y puertos, teniendo la esperanza de que el Gobierno preste su apoyo a una obra de tan conocida utilidad. No se crea por esto que el puerto de Castro carece de seguridad para los navegantes: la tiene y una prueba de ello es el refrán

En realidad, toda esta planificación respondía a una táctica económica mucho más amplia. Mathé⁶ pensaba en Castro como en un importante futuro puerto comercial, que enlazara con los mercados de la meseta castellana a través del Camino de Bercedo. Pero todo se quedó en eso: un ambicioso proyecto. Hacia el año 1836 se formó en Castro la “Junta de Muelles”⁷ encabezada por el Alcalde de la villa, y en la que entró en 1845 el Capitán militar del puerto⁸, para encargarse únicamente de reparar, que no era poco para como estaban las cosas, los viejos muelles y rampas de la Dársena. De hecho durante toda la década de 1840 estuvieron en Castro, bajo las órdenes de la Junta del Muelle, casi una treintena de canteros, entre oficiales y peones, en operaciones continuas de reparación.

Pero del proyecto de Mathé: nada de nada. Una Junta de Muelles y la declaración en 1842 del de Castro como “puerto de segunda clase” y aduana subalterna de la de Santander que, aunque pequeño, podía ser un grifo para que llegaran fondos y dineros que invertir en el puerto. Pero aquello no era suficiente para las ambiciones de las autoridades castreñas y para muchos intereses económicos, especialmente mineros, que empezaban a asomar la cabeza y que demandaban obras nuevas y más amplias.

común de los aflijidos marinos cuando cerrados los puertos de Santander y Santoña por la bravura del mar y furia de los vientos, esclaman *a Castro ó al cielo*: en Castro hallan fácil acceso y salvación los buques que se encuentran en la costa de Cantabria, siendo muy frecuente ver algunos que desde los cbos de Ortegaleña y Peñas son arrojados a este puerto de refugio”, Madoz (84), pp. 78 y 80.

⁶ José María Mathe (San Sebastián, 1800 – Madrid, 1870), ingeniero de Marina, alcanzando el grado de coronel de Artillería de Marina, fue uno de los grandes especialistas hispanos en el levantamiento de planos hidrográficos y orográficos. Además, alcanzó notable prestigio en materia de telegrafía militar en el norte de la Península.

⁷ A.M.C.U, leg. 107, doc. S/n(2), Libramientos contra el Tesorero de la Junta del Muelle, 1836-1848.

⁸ “Real Orden (9 de octubre de 1845) resolviendo que ahora forme parte de la Junta de Muelles de Castro-Urdiales, como vocal nato de ella, el que sea capitán del Puerto”, Revista de Obras Públicas (1845-1846), Madrid 1855, p. 185.

algo el vuelo. A su lado, algo parecido ocurría con la tradicional actividad escabechera y conservera. Las conexiones camineras con el interior peninsular también había mejorado, aunque la situación dejaba aún mucho que desear. Las ferrerías, en un último canto de cisne, trabajaban a buen ritmo y en Guriezo se había erigido una prometedora fundición de hornos altos. Empezaba, asimismo, a asomar la cabeza la actividad minera, embarcando ya pequeñas, pero importantes, cantidades de mineral de hierro en el puerto. Y, se notaba, finalmente, un mayor flujo en el tráfico naval de pequeños barcos veleros en el muelle sur de la Dársena.

En fin, un ambiente de cierto optimismo que animaba cada vez más al Ayuntamiento y a algunas familias adineradas a pensar en mejorar ostensiblemente todas las dotaciones técnicas del viejo puerto. No obstante, eran conscientes también de que erigir un puerto moderno exigía tales cantidades de dinero que ni de lejos entraban en las posibilidades financieras del Municipio. La única solución seguía siendo contar directamente con la ayuda del Estado. Que fuera el Gobierno central de la nación el que metiera en sus presupuestos los gastos del futuro y nuevo puerto castreño.

Pero, conocedores también del Real Decreto de 17 de diciembre de 1851, percibían que era prácticamente imposible convencer a los aparatos del Estado de que Castro debía ser considerado como puerto de interés general. Sin flota comercial propia, con un pasado inmediato calamitoso en su trayectoria comercial y transportista, y con la cercanía del coloso bilbaíno, era quimérico que, de momento, alguien pensara seriamente en un futuro comercial a corto plazo para el puerto. Pero quedaba una salida: que Castro fuera declarado “puerto de refugio” y así contemplado en la partida de los gastos gubernamentales de carácter portuario.

Tampoco este camino resultaba fácil. Muchos eran los puertos, incluso en el Cantábrico, que aspiraban a tal calificación. Veamos lo que los especialistas de la época pensaban que tenía que ser un puerto de refugio en aguas cantábricas:

“CONDICIONES GENERALES

- 1.^a La localidad en que se haya de establecer un puerto de refugio debe estar naturalmente resguardada de la acción de la marejada, lo cual quiere decir en esta costa que debe estar abrigada del rumbo del N.O., que es el que marca la dirección de aquella.
- 2.^a Debe además estar naturalmente abrigada de los vientos del 3º y 4º cuadrantes, que son en esta costa los más tormentosos en la estación del invierno, y de los que por consiguiente debe ofrecer a los buques el puerto de refugio, el principal amparo.
- 3.^a Ni en la localidad ni en sus inmediaciones deben existir corrientes que en determinados casos dificulten las maniobras de los buques para aproximarse al puerto, o se opongan a la entrada en él, o que puedan comprometer la seguridad de las obras.
- 4.^a Debe estar exenta la localidad de la tendencia a formarse depósitos o aterramientos por causa de las corrientes de la marea o cualquiera otras, pues que de nada sirviera un puerto que cegándose sucesivamente podría llegar a obstruirse por completo, de cuyo funesto efecto hay sobrados ejemplos.

5.^a En las inmediaciones de la localidad debe haber alguna punta saliente o cabo notable que sirva para que los buques avistándole de lejos, puedan reconocer el puerto, corregir su estima y verificar las maniobras necesarias para la arribada.

6.^a Es de necesidad, según se deja indicado, que el puerto de refugio esté precedido de un ante-puerto natural, o sea de una rada, sin la cual serían muy reducidos los beneficios que de aquél podrían obtenerse.

7.^a El tenero debe ser bueno, es decir, que tanto el espacio de la rada como el ocupado por el puerto, deberán tener un fondo de arena, a propósito para que agarren las anclas de los buques, desechándose por tanto las localidades en que ésta se presente, ya en bancos seguidos, por la razón expuesta, ya en rodales o ratas que destruyen las anclas y las amarras.

8.^a El puerto de refugio no debe tener barra, es decir, no debe existir punto alguno en sus inmediaciones por donde tengan los buques precisión de pasar en determinadas épocas de la marea por razón de calado, o de las rompientes especiales que puedan producir las marejadas; lo cual quiere decir que el puerto hacia fuera debe haber por todas partes calado suficiente para la navegación de todos los buques que han de frecuentarle.

9.^a Debe, por último, el puerto ofrecer cabida cómoda para todos los buques que se calcule hayan de hacer en él su estancia, lo cual lleva consigo condiciones que se determinarán de antemano, de calado o profundidad y de amplitud, para que las embarcaciones hagan sus maniobras con desahogo”⁹.

Estas eran las condiciones necesarias. Rápidamente podemos apreciar que muchas de ellas de forma natural aparecían en el puerto de Castro Urdiales desde siempre. No obstante, en un puerto de refugio moderno había que hacer también algunas obras:

“CONDICIONES DE TRAZADO

1.^a Que la boca del puerto esté en sentido opuesto de la acción de la marejada, o sea mirando al S. E.

2.^a Que en la disposición de las obras no resulten estrechamientos notables, en los que haciéndose sentir con fuerza la corriente de la marea, se vean los buques molestados en las maniobras necesarias ya para entrar en el puerto o para pasar de uno a otro punto de éste.

3.^a Que tampoco haya parajes en que disminuyendo bruscamente la velocidad de estas corrientes se precipiten las materias que llevan en suspensión produciendo bancos o tascas muy perjudiciales, en el interior de los puertos.

4.^a Que no haya resacas, ni en la entrada ni el interior del puerto, tanto por reflexión como por comunicación lateral del movimiento de líquidos.

5.^a Que el puerto ofrezca los suficientes muelles y andenes proporcionados, para la cómoda estancia de los buques que estacionen en él, con la debida separación por clases y por destinos, y para verificar las operaciones de carga y descarga, trasbordo y cualesquiera otras que haya precisión de ejecutar.

⁹González Regueral, S., Anales de obras públicas, n.º. 1, año 1876, pp. 52 y 53.

6ª. Que en el espacio cerrado por los muelles exista un pequeño recinto para varar los buques, o sean unas gradas de carena para atender a las reparaciones que éstos puedan necesitar”¹⁰.

Los dirigentes castreños conocían bien todos estos presupuestos técnicos y la evolución que el cuerpo legislativo en materia portuaria iba teniendo. Por eso, para empezar a conseguir la ayuda económica y el respaldo del Estado, utilizarán continuamente el argumento de la necesidad de un puerto de refugio para esta zona de la costa cantábrica, y de que era el suyo, por tradición y condiciones objetivas, el que debía convertirse en tal.

Un poco más tarde, claramente en la década de los años setenta, las presiones y los interés de las empresas mineras se sumarán al proyecto de modernizar y ampliar el puerto, incidiendo ya más en la vertiente comercial y de embarcadero imprescindible de minerales.

Como veremos, cuando el mundo de la minería sea consciente de que por la vía gubernamental era difícil, y sobre todo muy lento, crear en Castro un puerto moderno y bien dotado optarán, sin olvidar nunca la primera alternativa, por otra solución: la financiación y construcción directa primero de embarcaderos de mineral y luego de cargaderos en cantilver, para así dar una salida ágil a las producciones de sus respectivas empresas.

Tampoco deberíamos olvidar en nuestro estudio que el intenso crecimiento demográfico, como consecuencia de la actividad minera fundamentalmente, en la segunda mitad del siglo XIX obligará a los regidores de la villa castreña a buscar la ampliación del suelo urbano, y que en buena parte conseguirán haciendo diques y robando espacio a la mar. No únicamente fue necesidad de suelo edificable para levantar nuevas viviendas para un vecindario en crecimiento, también urgencia de espacio para crear residencias veraniegas destinadas a las gentes que cada vez en mayor número se acercaban buscando la bonanza climatológica de la zona en época estival, y, además, terrenos para levantar nuevas plazas y jardines, y hasta talleres y vías férreas para las propias obras portuarias.

Para lograr todos estos objetivos, nuevos diques, muelles, rompeolas, embarcaderos y cargaderos, el Ayuntamiento y las empresas mineras pondrán también en juego toda una sutil estrategia de presiones políticas en las cercanías de las instituciones gubernamentales; difíciles de seguir en la historia política del momento de forma detallada, pero reales. Sin estas presiones es seguro que muchos de los proyectos no hubieran acabado al final en auténticas realidades.

Hay algo que al estudiar este tema muy pronto llama la atención: el poco peso que tuvo casi siempre el sector pesquero tradicional. En muy pocas ocasiones al hacer y planificar las nuevas obras portuarias se tuvo en cuenta la opinión e intereses de los pescadores castreños. Algo que bien puede evidenciar la paulatina pérdida de importancia de la pesca en el entramado económico de la localidad. Salvo algunos casos especiales, los pescadores tuvieron poca capacidad de presión para que las obras se hicieran en armonía con las necesidades reales de su flota artesanal.

En definitiva, el de Castro, pese a tener lógicamente sus propias peculiaridades, no fue un caso raro. Como otros muchísimos puertos, a mediados del siglo XIX se encontró inmerso en

¹⁰Ibidem, pp. 55 y 56.

las perspectivas y realidades tan bien señaladas por el gran especialista en temas de historia portuaria Joan Alemany: “A mediados del siglo XIX la mayoría de los puertos españoles tenían pocas obras artificiales y se encontraban en una situación técnica e infraestructural atrasada respecto a los grandes puertos de Europa y América. En aquellos momentos la máquina de vapor revolucionaba el transporte marítimo, el transporte terrestre y los medios de carga y descarga de los puertos. La construcción naval de los buques de hierro y el progresivo aumento de capacidad y calado de los barcos exigían unas nuevas condiciones en las infraestructuras e instalaciones portuarias. Se necesitaban mayores superficies de agua abrigada, muelles con superior calado donde los barcos pudieran atracar y más amplias áreas en tierra donde almacenar las mercancías. Todos los grandes puertos del mundo estaban sufriendo grandes transformaciones y en pocos años se iba a construir y comenzaría a dar servicio a partir de 1869 una obra infraestructural de extraordinaria importancia para la navegación mundial: el Canal de Suez. Son los años de grandes transformaciones en el conjunto de la industria marítima. Las funciones tradicionales de los puertos iban a sufrir, especialmente en la segunda mitad del siglo XIX, unos cambios trascendentales, cualitativa y cuantitativamente, sin precedentes en toda su historia anterior...”¹¹

¹¹ Alemany (91), p. 17.

III

DESPACIO, PERO LAS COSAS EMPIEZAN A CAMBIAR (1851 – 1868)

1. DECLARACIÓN DE PUERTO DE REFUGIO PARA CASTRO URDIALES

Ya estaba en vigor la legislación de puertos del año 1851 y abierta la posibilidad de que muchos puertos españoles pudiesen ser incluidos en la lista de puertos de interés general y de refugio; como ya tantas veces hemos comentado, única forma de poder hacer frente a las sumas astronómicas de dinero que se requerían para efectuar modernas obras de ampliación portuaria. Muy pronto, el 26 de abril de 1852, los castreños reaccionaron y enviaron una carta al Gobernador civil de la provincia de Santander. La misiva, redactada por la Junta de Muelles a instancias del Ayuntamiento, argumentando las razones, solicitaba la declaración de puerto de refugio para Castro Urdiales:

“El puerto de Castro Urdiales es en concepto de esta Junta el más a propósito de cuantos se conocen en esta borrascosa costa para asegurar abrigo a los buques en casos de temporal, y ni el Abra de Bilbao ni otro alguno puede disputarle en justicia la declaración de puerto de refugio.

*Pequeños son sus muelles, y en su reducida dársena no pueden entrar si no buques de menor porte; pero tienen una concha muy capaz y segura y tal cual se presenta la naturaleza ha servido y servirá en casi todos los temporales de salvamento a buques de todos portes. Si otra cosa dijera la Junta faltaría a la verdad y sería ingrata porque olvidaría los grandes beneficios que en casos peligrosos ha recibido el Comercio y navegación de Santander de **un Puerto de pescadores, los cuales endurecidos en las faenas del mar se han familiarizado en los peligros y adquirido aquella serenidad y presencia de ánimo tan necesaria para los auxilios marítimos***

Ningún pueblo de la costa reúne estas apreciables circunstancias en el grado que Castro Urdiales, y a poco que la ciencia y el arte mejoraran, su concha en los casos de temporal presentaría un fondeadero del todo seguro y asequible en todos tiempos a los buques de todos portes.

En ninguna parte hacen más falta los puertos de refugio que en la costa de Cantabria, en esta zona erizada de peñascos, en esta costa donde escasean las ensenadas, tanto cuanto surgen en invierno los temporales del Oeste, por cuya razón la Junta no solo piensa que Castro Urdiales reúne en sí cuantas circunstancias pueden esgrimir para Puerto de refugio, sino que es necesario declararlo tal en bien del comercio y de la Humanidad doliente”¹.

¹ A.M.C.U., “Carta de la Junta del Puerto al Gobernador de Santander”, leg. 1.493, exp. 16.

La Carta, y seguro que también los hilos que los ediles castreños movieron cerca de los órganos políticos y gubernamentales de decisión en Santander y Madrid, no tardó demasiado tiempo en tener sus frutos. Por Real orden de 29 de agosto de 1854 su puerto fue declarado oficialmente como de Refugio:

“Puerto de Castro-Urdiales.- A petición del Ayuntamiento de Castro-Urdiales se declaró su puerto de refugio por Real orden de 29 de agosto de 1854, y en su consecuencia se repararon sus muelles en el mismo año.

En la actualidad se halla formado el proyecto de las obras necesarias para que este puerto sirva de seguro abrigo a los buques que fondeen en él en los frecuentes temporales de aquella costa, a cuyo objeto se trata de cerrar los boquetes de Santa Ana, ínterin se reforma el proyecto con arreglo a las modificaciones propuestas por la Junta Consultiva de Caminos. En 1854 se invirtieron en la reparación de los muelles 4.962 reales v.”².

1. EL FARO



La disposición oficial que acabamos de contemplar pronto empezará a dar sus frutos, aunque fuese en un principio a pequeña escala. Pero ya unos años antes se pudieron ver novedades en el puerto castreño. En 1847 solamente estaban en pleno funcionamiento en todo el territorio español 20 luces de faro³. Para solucionar este enorme déficit, por Real Decreto de 13 de septiembre de 1847 se elaboró el primer plan de faros de la Monarquía española, completado con la Real Orden de 21 de mayo de 1851 que reglamentaba la actividad profesional de los torrereros. Pues bien, después del majestuoso de

Machichaco y casi a la vez que el de Punta Galea, el Estado pensó que en el Cantábrico uno de los primeros lugares en el que había que colocar un faro era precisamente Castro Urdiales.

La elección era impecable, y además de barata de ejecución, cerca de la entrada de la Ría de Bilbao, una de las zonas costeras con mayor tráfico naval del País, y en un puerto de hecho, pronto oficialmente, con una reputada fama de salvamento y refugio. Decimos que barato el proyecto, porque, si tenemos en cuenta que los planes estatales contemplaban que las torres de los faros tenían que ser estables y contar con suficientes dependencias para dedicar a almacenes, depósito de combustible, máquinas y vivienda del torrero, la elección estaba clara: Castro tenía un alto y magnífico edificio militar, el Castillo, colgado sobre la mar en un sitio estratégico de la entrada de su puerto, en el que se podían aprovechar muchas cosas y espacios.

El 10 de abril de 1851 consta en la documentación municipal que se anunció la subasta para realizar las obras de “(...) *un torre para farola en el Castillo de la Villa*”⁴. Las condiciones

² “Memoria sobre el estado de las obras públicas en España en 1856”, Madrid 1856.

³ Sánchez Terry (91).

⁴ Parada, Ilustración, abril de 1999.

de salida establecían que había que llevar la piedra necesaria para la torre hasta el Castillo a razón de 5 reales el metro cúbico. Después de algunos primeros expedientes administrativos en los que parecía que la obra iba a ser adjudicada al constructor vasco Martín José Labayen, finalmente cayó en manos del cántabro y reputado cantero José González Quijano, eso sí, corriendo los gastos por cuenta del Estado⁵.



Las obras propiamente de edificación se entregaron de forma oficial por el contratista el 30 de mayo de 1852⁶, pero hasta el año siguiente, siendo ya Castro “puerto de refugio”, no se acabó de instalar lo que en sí era la maquinaria y sistemas ópticos: “Faro de Castro-Urdiales. En el año 1853 se construyó la torre y edificio de este faro, y desde esta época no ha ocasionado

otros gastos que los de su conservación y servicio”⁷. El Ministerio apenas se gastó 100 reales en los costes de la torre, obra muy barata; pero desembolsó 1.503 en la colocación de la maquinaria y otros 22.194 reales en el costo de ella⁸. Oficialmente, en los primeros años, el de Castro fue catalogado como faro de 6º orden⁹. Las memorias oficiales del Ministerio de Fomento señalaban en el año 1863 que el faro de Castro Urdiales estaba “En el Torreón S.E. del Castillo, con luz “Fija variada por destellos rojos de 3’ en 3’“, con una altura del foco de 40 metros sobre el nivel del mar, 15, 90 metros sobre la planta de la torre, con 7 millas de alcance, al cuidado de dos torreros, y que se iluminó por primera vez el 19 de noviembre del año 1853”¹⁰.

Empezó funcionando, al parecer, con una lámpara de aceite y mecha¹¹. Con el paso de los años, en lógica consonancia con los cambios y mejoras técnicas, fueron variando algo las cosas. Así un “libro-derrotero” del año 1876 señalaba: “La Torre está situada sobre un torreón, sobre el torreón suroeste está construido el faro. Luz fija blanca con destellos rojos cada tres minutos, alcanza siete millas, el alumbrado es de petróleo con mechas”¹². Al finalizar el siglo andaba ya con parafina, a razón de 69 gramos la hora¹³.

Hasta hoy en día el faro de Castro ha seguido prestando sus servicios con una luz blanca, 4 destellos cada 24 segundos y un alcance de 20 millas. Sobre él una reciente publicación dice:

“Está situado en el extremo de la Concha, a unos 100 metros al noroeste de la Peña de Santa Ana, sobre una roca de gran altura que se levanta, como si de un

⁵ A.M.C.U, “Correspondencia sobre el Muelles, 1835-1854), leg. 107, doc. S/n(1).

⁶ Prada, ob. cit.

⁷ Memoria sobre el estado ... 1856, ob. cit.

⁸ Ibidem.

⁹ Memoria sobre el estado de las obras públicas en España en fin del primer semestre de 1859, Madrid 1859.

¹⁰ Memoria sobre el progreso de las obras públicas en España durante los años 1861, 1862 y 1863, Madrid 1864.

¹¹ Prada, ob. cit.

¹² Proel, nº. 140, febrero de 1984. En este periódico, con ocasión de una entrevista realizada con Ángel Jiménez de Gracia, torrero del faro de Castro, se habla de la existencia de un libro, especie de diario, “Libro de servicios del Faro de Castro”.

¹³ Memoria de Obras públicas, 1892, Madrid 1894. El faro había estado encendido en el año 1892 u total de 4.122 horas.

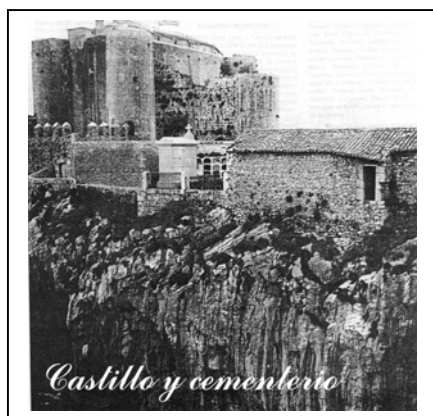
apéndice se tratara, en uno de los cuatro torreones circulares de un antiguo castillo.

Este faro, de 5º orden, se iluminó por primera vez el 19 de noviembre de 1853, con una característica de luz fija variada por destellos rojos de 3 en 3 minutos y un alcance de 13 millas.

Su aparato primitivo consistía en una óptica catadióptrica fija, alrededor de la cual giraban, sobre un carro circular, dos lentes verticales con filtro rojo, accionadas por una máquina de relojería.

La lámpara de aceite fue sustituida por una Maris de una mecha y, finalmente, por una eléctrica en el mes de febrero de 1919.

Una siguiente reforma consistió en adoptar el aparato inicial dotándolo de dos lentes exteriores más y un flotador de mercurio, además de, entre otras mejoras, una nueva linterna cilíndrica.



Las obras más recientes han consistido en sustituir la linterna por otra de montantes helicoidales, procedente del antiguo faro de Adra y una nueva instalación luminosa formada por varios paneles giratorios con lámpara de haz sellado y alumbrado de reserva a baja tensión.

Tiene una sirena compuesta de un único vibrador que da la “C” del código Morse,

repetida en períodos de 60 segundos, que entró en servicio en el año 1953.

La vivienda y la torre se levantan sobre la terraza de la antigua fortaleza, utilizada como cárcel durante la Guerra Civil, y la antigua capilla sirve de alojamiento a la sala de motores y taller”¹⁴.

3. OBRAS EN EL PUERTO

Dejemos las curiosidades y volvamos a los años centrales del siglo XIX para ver qué se hizo en las obras portuarias propiamente dichas. Poco tiempo antes de ser declarado en agosto de 1854 de refugio, la Junta local de muelles construyó una rampa en la vieja Dársena frente a la calle de Santander. Las obras fueron responsabilidad del mismo constructor, José González Quijano, que había erigido la torre del faro sobre el Castillo¹⁵.

En aplicación del Decreto de puerto de refugio, la Jefatura de Obras públicas de la provincia de Santander, dependiendo directamente del Ministerio de Fomento, encargó al ingeniero, originario de la propia Castro Urdiales, José Peñarredonda y Llaguno la realización de un primer proyecto de mejora. Todavía sin grandes pretensiones, aspiraba a realizar obras generales de reparación en las instalaciones ya existentes y (¡la gran obra!) cerrar los “Boquetes de Santa Ana”.

¹⁴ Serén (98), p. 144.

¹⁵ Prada, ob. cit.

Antes de finalizar el siglo XV se había ya construido junto a los boquetes y cantos un dique y un muelle, el llamado por los documentos *Cay de Santa Ana*. Obra tremendamente vulnerable, como enseguida demostrará el paso de los años, por los recurrentes y a veces titánicos golpes de mar, la deficiente técnica de construcción y materiales empleados, y el débil anclaje de las bases en unas rocas calizas fácil pasto de la erosión marina. Era el verdadero “talón de Aquiles” de Castro como puerto antiguo, de cuando se conquistaron los peñones y cantos hasta llegar a Santa Ana.

Con continuos reparos y cuantiosos gastos del Consistorio, hasta mediados del siglo XVII se mantuvo una feroz lucha por conservar los boquetes de alguna manera cerrados y el muelle de Santa Ana en pie. Pero a partir de entonces, sin barcos que defender y sin recursos económicos que emplear, los castreños abandonaron a su suerte a aquellas primitivas obras. Los pocos navíos que de vez en cuando siguieron llegando lanzaban el lastre sobre los boquetes, pero la mar era más fuerte y en muy poco tiempo entraba como dueña y señora por las grietas, haciendo en muchas ocasiones muy peligrosa la estancia de los barcos en la concha.



Así continuaron las cosas hasta el año 1831. Momento en que el ingeniero Mathé retomó el proyecto de cerrar los boquetes. Decía en su lúcido informe: “*Son unas bocinas largas y angostas por donde se introducen las Mares Noroeste y Norte, recibiendo tanta velocidad y fuerza cuando se avencinan 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*”¹⁶.

¹⁶ Ojeda San Miguel (2001), p. 135.

Fueron estos boquetes, como el mismo ingeniero ha dejado expresivamente escrito en la documentación conservada en el Archivo municipal, lo que más le llamó la atención y también uno de los problemas más difíciles de resolver técnicamente. La solución, luego retomada por otros posteriores ingenieros, era *“cerrar los boquetes por la parte exterior de los arcos hacia fuera, abrigado por una gran escollera bien avanzada, donde debilitando su fuerza las olas, llegaran al muro sin poder”*¹⁷.

Regresemos ahora a 1856, año en que, como ya conocemos, bajo la tutela del Estado y con la calificación recién estrenada de refugio, en el puerto de Castro “con fecha de 15 de noviembre de 1856 se aprobó el proyecto formado para el cerramiento de los boquetes de Santa Ana. Presupuesto 769.032 reales”¹⁸. Las obras comenzaron a ejecutarse el 2 de enero del año siguiente¹⁹, y se inauguraron con gran solemnidad, incluido un ampuloso discurso del alcalde Domingo Ocharan y Salazar, con la presencia de las fuerzas vivas de la localidad, en el mismo año de 1857²⁰. Pero, una vez más, desgraciadamente para el puerto de Castro no duraron mucho en pié. Parece que no fueron de gran calibre, con algunos graves errores técnicos de diseño, y, así, el problema de siempre regresó con toda su crudeza.



No solamente fueron los boquetes. En este período se acometieron más obras. Aunque todas ellas más bien reparos de los viejos muelles y Dársena. Eso sí, no lo olvidemos, ahora sufragados con dinero llegado del Ministerio. Las obras comenzaron el día de “Noche Buena” de 1856²¹. Además, principiaron a emplearse elementos técnicos nuevos y adelantados: sustitución, por primera vez en Castro Urdiales, de viejos y desgastados sillares por bloques artificiales de hormigón a partir de año 1863²².

Sin embargo, nunca en estos años las obras fueron de un gran calibre. Así parecen reseñar las cantidades asignadas en el apartado de los gastos efectuados en el puerto de Castro por el Gobierno: 12.249 reales en 1857²³, 677.000 en 1859, 702.486 en 1860²⁴ y 520.238,21 en 1862²⁵. Decimos que no fueron muchos los desembolsos, pues el grueso de estas partidas correspondían a gastos y atrasos de la obra de los boquetes de Santa Ana.

Tampoco duró, de momento, mucho la inyección estatal: “En el intervalo de 1867 a 1869 no se han hecho en este puerto más obras que una pequeña reparación, que importó 25 escudos

¹⁷ Ibidem.

¹⁸ Memoria sobre el estado de las obras públicas en España en fin del primer semestre de 1859, Madrid 1859, p. 179.

¹⁹ Memoria sobre el progreso de las obras públicas en España durante los años 1861, 1862 y 1863, Madrid 1864, p. 191.

²⁰ Prada, Ilustración, abril de 1999.

²¹ Memoria sobre el progreso de las obras públicas en España en los años 1859 y 1860, Madrid 1861.

²² Memoria ... 1861, 1862 y 1863, ob. cit.

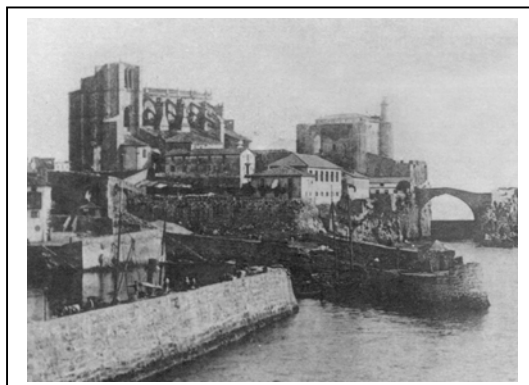
²³ Memoria ... 1859, ob. cit.

²⁴ Memoria ... 1859 y 1860, ob. cit.

²⁵ Memoria ... 1861, 1862 y 1863, ob. cit.

200 milésimas, en 1867, y otra en 1869 para reconstruir un muro interior, en cuyas obras se gastaron 648 escudos 834 milésimas”²⁶. Ahora, más bien, se estaba cuidando los sistemas de amarre y fondeo. De hecho, en 1869 se proyectó colocar una boya tipo H y otra “especial”²⁷.

Desgraciadamente estamos en una época para la que no hemos encontrado demasiada documentación directa. Pero es posible que efectuadas las obras de los boquetes y los reparos generales más urgentes, se pensara en ejecuciones más serias de engrandecimiento, puesto que sabemos que el 1 de octubre de 1863 se emitió una “Real Orden autorizando a D. Abdón Martín Carretero de Castro para que en el término de ocho meses, y con sujeción a lo prevenido en el art. 8 de la Instrucción de 10 de octubre de 1845 practique los estudios necesarios para la formación de un proyecto de puerto en Castro Urdiales, provincia de Santander”²⁸.



4. DIQUE DE DEFENSA EN LA CALLE DE LA MAR: FUTURO MUELLE DE EGUILIOR

Mientras el Gobierno de la Nación pensaba en un proyecto integral y en la forma de acometer obras de mejora y engrandecimiento de la dotaciones portuarias directamente implicadas con la navegación, el Ayuntamiento castreño lo hacía en otra dirección, pero a la vez paralela. Los ediles, sin todavía ser algo espectacular y acuciante, notaban que la población de la Villa comenzaba a crecer y que las necesidades de suelo urbano para poder construir nuevos edificios y viviendas eran cada vez más patentes. Casas para mayor número de habitantes y también para los veraneantes que ya aparecían en mayor cantidad en los meses estivales.

Desde el punto de vista urbano, a nuestro juicio, dos eran los principales problemas que entonces tenían planteados los regidores: las dificultades que por entonces, los años sesenta, existían para poder crecer hacia el campo, por evidentes razones orográficas, pero también por motivos militares y de muralla; y, la urgencia de asegurar algunas viejas zonas de la Villa frente a los siempre presentes y reales peligros de los embates de la mar. Dicho de otra forma: había que dotar al Municipio de modernos y seguros diques de defensa para proteger las edificaciones, y, además, si era posible por este camino conquistar nuevos espacios para construir nuevas casas y viviendas, y nuevos espacios para poder montar plazas y jardines acordes con la modernidad. Faltaban también superficies para el esparcimiento.

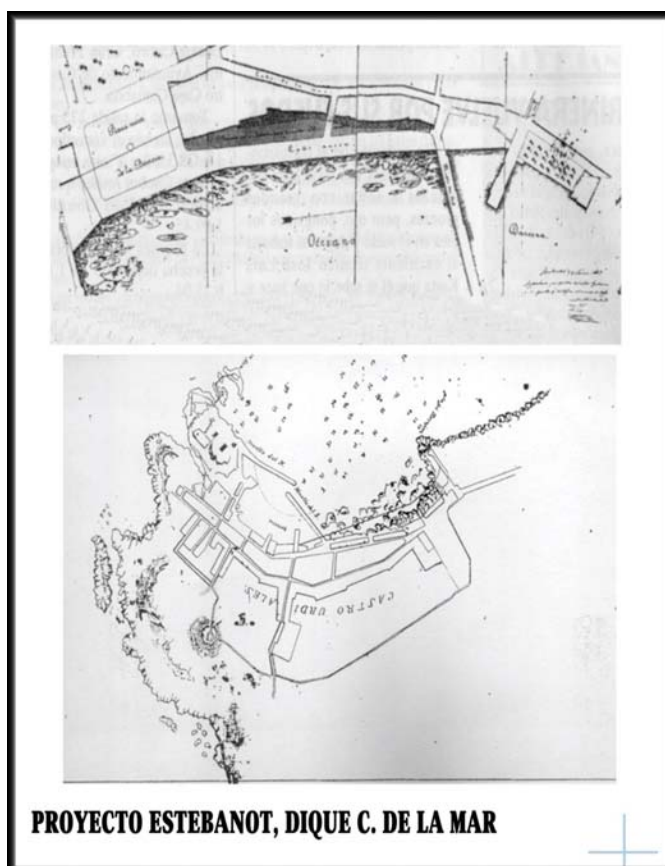
En el mes de febrero de 1865 ya se recibió en la Alcaldía una carta remitida por los comerciantes y mayores propietarios, argumentando, dada la llegada de muchos veraneantes, la

²⁶ Memoria de las obras públicas en España en 1867, 1868 y 1869, Madrid 1871, pp. 107 y 108.

²⁷ Ibidem.

²⁸ Revista de obras públicas, 1863 y 1864, p. 212.

necesidad de ampliar la Plazuela²⁹, junto a la Dársena, a costa de un pequeño arenal que había a la entrada de la Calle Santander: “Esta obra consiste en prolongar la Plazuela llamada de la fuente hasta el muelle sur, arrancando desde la nueva rampa situada en frente de la Calle de Santander y formar al sur de esta rampa hasta la actual pescadería otra plazuela parecida a la actual”³⁰. Se trataba de robar terreno a la mar, justo en la zona de carenado de las embarcaciones pesqueras: “Las faenas a que hoy se destina este pequeño rincón sólo son las de carena de botes y lanchas, y esta operación bien pudiera hacerse en el sitio llamado las Cuevas, local más espacioso y abrigado”³¹.



Pero desde hacía ya siglos el Concejo arrastraba un gran y grave problema en el llamado *muelle de la Calle de la Mar*. Era un dique de muy mala calidad arquitectónica, hecho a trozos y en diferentes épocas, colocado para defender las casas de la *Media Villa de abajo* situadas en la Calle de la Mar, entonces justo la orilla que separaba la tierra del *Arenal de Castro*. Zona, esta última, de predominio de rocas y algunas pequeñas manchas de arena, que corría desde el arranque del muelle sur en la Dársena hasta la punta del Torrejón. El dique, como decimos, era

²⁹Poco antes de la Guerra de la Independencia el Ayuntamiento planeó, hizo proyectos y solicitó autorización al Consejo de Castilla, para hacer una plaza y jardines con fuente en la Plazuela, tomando para ello terrenos a censo. Se expusieron los planos en la Sala capitular del Consistorio, se empezaron a hacer algunas cosas de pequeño calibre; pero la invasión de Napoleón paralizó todas las actuaciones. Hasta que en el año 1829 el Concejo retomó el asunto y compró a censo terrenos en la Plazuela a Don Mariano Salcedo y Sierralta para comenzar a hacer los jardines.

³⁰ A.M.C.U., Correspondencia particular Alcaldía, leg. 1.323, doc s/n (3), 6 de febrero de 1865.

³¹ Ibidem.

víctima frecuente del empuje de la mar, especialmente en años de grandes temporales. Tanto es así que raro es el año en que las Actas municipales no reseñen deterioros graves en el mismo. Ya en los años 1724 y 1773 fue sometido a obras de reparación general. Ahora bien, fue en el año 1801 cuando nuevos y brutales temporales pusieron al muelle de la calle de la Mar en un estado de auténtica ruina. Se habían abierto, llevándose la mar los sillares, enormes boquetes en la espalda de cuatro casas: la de Joseph de Calera, Lorenzo de Aguirre, Joseph Álvaro y Joseph de Uribe. En ese mismo año, además de cerrar los agujeros con nuevos sillares de piedra, se sometió al viejo muelle, de la mano del cantero de Guriezo José de las Llamosas, a un revestimiento nuevo en forma escarpada³².



Ya en la época que ahora más nos interesa, en el año 1866, como muy bien ha visto L. Prada³³, trataba el Ayuntamiento en sus reuniones plenarias de poner solución definitiva a este viejo engorro del muelle de la Calle de la Mar. Encargó un proyecto al ingeniero Domingo Estebanot, quien lo presentó oficialmente el 12 de octubre de 1866, para ser finalmente aprobado por el ingeniero jefe de Obras Públicas de la provincia

de Santander el 9 de enero de 1867³⁴. Con la nueva obra proyectada se quería matar dos pájaros de un tiro: sustituir el antiguo y quebrantado muro por un dique de defensa moderno que diese garantías definitivas de seguridad a las casas de la zona, pero a la vez ganar terreno a la mar para poder conseguir solares susceptibles de ser edificables y también en los que poder colocar un parque.

El muro, tal como diseñó Estebanot y se llevó a la práctica, arrancaba desde el estribo del muelle sur en la Dársena y llegaba, como el viejo, hasta el Torrejón, pero metiéndose más hacia la mar. Utilizando como cimiento las propias rocas, el malecón se hizo de mampostería concertada en hileras horizontales³⁵. Se conseguía así una nueva calle de 300 metros bien adoquinados³⁶, 20 solares edificables, que no se agotaron hasta bien entrado el siglo XX, y una plaza “Jardinillos de la Barrera” de 400 metros cuadrados. Luciano Prada, después de estudiar la documentación directamente, nos apunta que “El muro o muelle de la nueva calle estaba, aproximadamente, a la altura de las actuales farolas del centro de la Avenida de la Constitución y hasta finales del siglo XIX se denominó Calle de la Rivera o Calle del muelle Nuevo. Se comunicaba con la Calle de la Mar que llegaba hasta la Plazuela, por el borde de la Pescadería, frente a la Calle Jardines en la Dársena... Entre la parte posterior de las casas de la Calle de la Mar y la nueva calle, quedaron terrenos sobrantes que el Ayuntamiento ofreció a los propietarios de dichas casas, con la condición de que tenían que sacar sus fincas a la nueva alineación en el plazo de diez años a contar desde 1868...”³⁷. El coste total

³² A.H.P.C., Romualdo Antonio Martínez, leg. 1822, “condiciones con las cuales se harán todos los quebrantos que tiene el muelle de la calle de la mar”, fol. 237 y 238.

³³ Prada, Ilustración, mayo de 1999.

³⁴ Ibidem.

³⁵ A.M.C.U., leg. 252, exp. 6, “Proyecto de un muro por los peñascos del mar para resguardar las casas del encalado y paseo de la barrera, de los peligros de los temporales”, 1867.

³⁶ Años más tarde, en 1885, todo el muro fue rodeado por una vistosa rejería de hierro con adornos de bolas, A.M.C.U., leg. 996, exp. 11.

³⁷ Prada, Ilustración, marzo de 1998.

presupuestado del dique fue de 20.082 escudos. Esta obra supuso indudablemente un enorme avance mérito y urbano para Castro Urdiales, aunque lejos de las pretensiones del primer proyecto del ingeniero Mathet, quien había pensado ganar tanto terreno en esta zona que bien pudieran salir de allí tres calles con sus respectivas manzanas de casas y hasta espacio para una nueva plaza pública.

Ya lo veremos en otro capítulo, este dique sufrirá nuevas modificaciones con el paso de los años, convirtiéndose a finales de la centuria en el muelle de Eguilior.

IV

LOS INTERESES MINEROS CALIENTAN MOTORES

1. TIEMPOS TURBULENTOS Y CAMBIOS

A comienzos de la década de 1860, con la excepción de las importantes obras de la calle de la Mar que tuvieron más una motivación urbana que naval y marítima, la infraestructura portuaria de Castro Urdiales no veía por ninguna parte signos de actividad constructiva de cierta importancia. Una memoria publicada en 1873 decía: “El puerto de Castro-Urdiales situado al E. de la población, se halla comprendido entre la punta del castillo de Santa Ana y la ensenada de Brazomar. Forman este puerto dos muelles de regular extensión y una dársena, donde pueden fondear toda clase de buques, excepto lo de gran porte. Es uno de los puertos más seguros de la provincia y en él se refugian constantemente los buques, que después de haber remontado los cabos de Ortegaleña y Peñas, vienen corriendo temporales. Las obras de este puerto se terminaron a principios de 1863, sin que hasta la fecha se haya hecho en ellos más que ligeras e insignificantes reparaciones. En el intervalo de 1870 a 1872, solo se han ejecutado algunas obras de conservación, en las cuales se invirtieron 1.539 pesetas 25 céntimos”¹.

Las obras, de cualquier clase, estaban paralizadas desde 1863. Así siguieron lamentablemente para Castro durante muchos años. Pero, sin embargo, con la llegada de la “Revolución de 1868” las reglas de juego que regulaban el mundo de las obras portuarias comenzaron a variar con un sesgo más liberalizador y menos centralista gubernativamente hablando. Y justo después de la publicación de la *normativa de 14 de noviembre de 1868*, que permitía por primera vez a la iniciativa privada participar en la construcción de puertos, un británico afincado en Bilbao y representante directo de algunos grupos empresariales mineros, empezó a preparar un proyecto para construir un puerto moderno y bien dotado en Castro Urdiales. En 1869 presentó la memoria y proyecto en Santander². Carlos Hodgson, que así se llamaba el promotor, solicitaba permiso gubernativo para construir el puerto por su cuenta a cambio de la futura explotación en exclusiva.

Los momentos turbulentos por los que pasaba el País en estos años, caída de los Borbones, nueva monarquía y al final proclamación de la Primera República Española, sin olvidar los trágicos efectos del último conflicto carlista, paralizaron todas las gestiones portuarias hasta 1873. En aquel momento, en plena Guerra Carlista y Régimen republicano, el Sr. Hodgson volvió a presentar su proyecto. Pero inmediatamente salió otro competidor: Ramón Pérez del Molino, un santanderino también con claros intereses mineros en la zona, que con urgencia llevaba a las oficinas provinciales de Fomento otro proyecto con la misma

¹ Memoria sobre las obras públicas en 1870, 1871 y 1872, Madrid 1873, p. 160.

² A.G.A., s. O.P., caj. 1.219, n.º. 34, top24/.

intención de construir en Castro un puerto moderno a su costa, a cambio recibir la concesión oficial de la explotación en exclusiva para el futuro.

Ahora, ya con entera nitidez, no solamente se contemplaba al de Castro Urdiales como un puerto de refugio, sino también como un importantísimo embarcadero integral de minerales. Allí, en aquellos proyectos, estaba plenamente dibujada la trascendental importancia que la actividad minera iba a tener en la comarca de Castro y otras vecinas. Por ello, aunque no sea el objetivo de este trabajo, no sería posible entender lo que va a pasar a partir de los años setenta de aquella centuria en todo lo que tiene que ver con la estructura portuaria de la Villa si, aunque solo sea de forma somera, no abordamos de alguna manera la cuestión del desarrollo minero.

2. DESARROLLO MINERO: VIZCAYA Y CASTRO

Desde época medieval los oligistas de la zona vizcaína de Somorrostro habían gozado de una enorme reputación en términos de calidad, a la hora de fabricar hierro dulce con los sistemas tradicionales de las ferrerías con hornos bajos y carbón vegetal. Hasta comienzos del siglo XIX este mineral, aunque siempre había marchado algo vía marítima hacia otras comarcas ferronas del Cantábrico, se transformó en hierro en las propias y numerosísimas ferrerías del País, ya que la legislación foral de Vizcaya prohibía de hecho la exportación. Pero, a partir del año 1841, como tantas veces han puesto de manifiesto en diferentes publicaciones los profesores Bilbao y Fernández de Pinedo, las adunas se trasladaron desde el interior a la costa vasca y se empezó a aplicar la nueva legislación estatal de carácter burgués y unificador en el País Vasco.

La consecuencia en el ámbito minero fue que, desde el año 1848, las presiones económicas de algunos países europeos lograron que fuera permitida la exportación y venta del mineral extraído en la cuenca de Somorrostro. Hasta entonces aquel mineral siempre había sido muy apreciado para fabricar hierro dulce, pero ahora su reputación todavía se agudizaba mucho más como consecuencia de la aparición de novedades técnicas: el sistema “Bessemer” para fabricar acero partiendo de minerales no fosforosos, tal como precisamente eran los hematites de Somorrostro. Se produjo, pues, en el mercado internacional una gran demanda de mineral vizcaíno porque era uno de los mejores a la hora de fabricar industrialmente acero.

El resultado, ya lo hemos empezado a ver, fue la exportación masiva por barco de mineral hacia las regiones siderúrgicas más importantes y en especial hacia Inglaterra. Producción y exportación se mantuvieron en pleno crecimiento hasta bien entrado el siglo XX, salvo los años correspondientes a la última Guerra carlista en que fue más difícil mantener el ritmo de producción y salidas. En estimación de Bilbao y Fernández de Pinedo entre los años 1873 y 1909 el 88,4% de lo extraído se exportó.

El proceso expansivo de extracción y exportación fue tan voraz que las capas más ricas en contenido metálico de los criaderos se fueron rápidamente agotando. Pero lejos de frenar, el aprovechamiento se extendió a otras partes menos ricas de los mismos, antes poco buscadas; tal como ocurrió con el rubio y carbonatos. La imparable búsqueda trajo consigo un intensísimo proceso de mecanización en el transporte y carga

de minerales: ferrocarriles mineros desde los años sesenta, planos inclinados y tranvías aéreos en la siguiente década, y, al final, una mastodónica mejora del puerto de Bilbao.

Estas mejoras, junto con los paulatinos avances técnicos en el propio trabajo de los mineros, posibilitaron la explotación de las partes menos ricas de los criaderos e incluso de los materiales que en las primeras épocas se desechaban y tiraban a las escombreras. Era la forma de contrarrestar los crecientes costes de explotación.

En estimación de los especialistas en el tema, el negocio de la extracción y exportación fue realmente próspero. La venta dejaba utilidades en torno al 50%. Pero buena parte de aquellos beneficios salieron del País, porque entre el 40 y el 60% de los cotos mineros fueron controlados por compañías extranjeras.

Este negocio de la explotación minera de hierro a gran escala no fue exclusivo de Vizcaya. Enseguida se extendió a la contigua provincia de Santander y muy en concreto a la comarca de Castro Urdiales. En un trabajo monográfico J.I. Homobono ha puesto de manifiesto que las minas de hierro castreñas, ubicadas en la parte más oriental de la jurisdicción y pegando ya a tierras vizcaínas, Dícido, Ontón y Setares, eran en realidad, bien es cierto que con minerales de peor calidad, una prolongación en verdaderos términos geofísicos de la cuenca de Somorrostro. Su explotación seguirá fielmente el modelo vizcaíno: creación de compañías explotadoras con capitales vascos y extranjeros e implantación de un amplio y enmarañado sistema ferroviario para dar salida hacia la mar a la producción. Ferrocarriles que, como veremos, condicionaron las obras marítimas, pues acabaron en el puerto de Castro y en una serie de peculiares cargaderos en la costa³.

La minería oriental de Castro Urdiales, y también la de algunas localidades vizcaínas vecinas, puesto que también por aquí salieron hacia la mar parte de sus producciones, acabó determinando toda la vida económica y urbana de la Villa, y no solamente la portuaria. En palabras de la profesora González Urruela:

“El auge de la minería tuvo una gran incidencia sobre Castro Urdiales tanto por el dinamismo de esta actividad económica como por coincidir con una profunda crisis de la pesca. En este período experimentó un importante crecimiento de la población, tanto en el propio recinto de la villa como en los arrabales de Brazomar y, sobre todo, Urdiales, de tal manera que de los 4.888 habitantes de 1887 pasó a 5.586 en 1910. La villa creció y se transformó. Al no tener las minas en sus inmediaciones experimentó algunos procesos semejantes, aunque de menor envergadura que los de Portugalete, con sus establecimientos de baños de mar, su variado comercio, sus servicios y sus actividades económicas en proceso de diversificación.

Se convirtió en un centro de embarque de mineral e, incluso, dispuso de una naviera, creada por Ocharan, con el fin de transportar minerales. Cambió su estructura social en relación con los nuevos colectivos surgidos a la sombra de la minería, al mismo tiempo que perdían peso las actividades y colectivos asociados a la pesca, en declive a comienzos del siglo XX. Y si durante siglos

³ Homobono (94).

vivió y sufrió con las oscilaciones y el descenso de las capturas pesqueras, en los albores del siglo XX su preocupación era los altibajos de los precios y demandas del mineral(...).

Un dinamismo urbano al cual no es ajena la minería. Una parte del capital con el que se construyeron las obras y se propusieron los negocios procedía de la minería y de los empresarios mineros. El núcleo castreño estaba cambiando de perfil social como consecuencia de la transformación económica y social inducida por la minería al ser lugar de residencia de algunas familias mineras como los Ocharan y de los directivos y técnicos que gestionaban las explotaciones, como Shade. Y también cambia el paisaje urbano por cuanto que las líneas del ferrocarril, las estaciones y los cargaderos pasan a formar parte del entorno urbano”⁴.

<u>Años</u>	<u>Población Zona minera</u>	<u>Población Villa-Castro</u>	<u>Población Municipio</u>	<u>Obreros Mineros</u>
1857	1643	3391	7418	
1887	2574	4531	9466	
1890				853
1895				
1900	5401	5591	14191	793
1904				1794
1907				1530
1909				1471
1910	4572	4582	12463	
1911				928
1930	4031	5642	12418	
1931				894

Fuente: Homobono (94)

Así pues, en las últimas décadas del siglo XIX todo en Castro Urdiales va a estar marcado por la actividad minera. Algo que nunca habrá que perder de vista para comprender las transformaciones de sus espacios portuarios.

⁴ González Urruela (2001), pp. 236 y 237.

PRODUCCIÓN MINERAL DE HIERRO - CASTRO URDIALES

<u>Años</u>	<u>Toneladas</u>
1888	286206
1889	386523
1890	416550
1891	292183
1895	248960
1906	433130
1909	311504
1929	330007
1930	194070
1933	171075
1934	203251
1935	208885

Fuente: Homobono (94)

La producción minera en Castro, que significó aproximadamente el 40 % de la de toda la antigua provincia de Santander, perfiló una trayectoria y evolución muy similar a la de Vizcaya. Parecido fue también el destino: “(...) resulta significativa la participación de la “Compañía Naviera Sota y Aznar”, empresa vizcaína del mismo grupo que la C. M. de Setares (...). Los catorce vapores de este grupo iban (...) hacia Inglaterra y otros puntos de destino europeos y españoles, mientras que tan sólo esporádicamente visitaba esta flotilla la ría y puerto de Bilbao (...). En el transporte marítimo de la zona participaron, asimismo, embarcaciones muy variadas, con un tonelaje comprendido entre 1.500 y 6.600 toneladas...”⁵

3. 1873: HODGSON Y CASTRO URDIALES FRENTE A PÉREZ DEL MOLINO

Volviendo al tema estrictamente portuario, ya sabemos que en el año 1869 el británico Carlos Hodgson, como cabeza visible de un grupo empresarial con clarísimos intereses mineros en el Municipio y en otras zonas vizcaínas colindantes, había presentado oficialmente su pretensión de construir y explotar un moderno puerto en Castro. Probablemente como consecuencia de la inestabilidad política e institucional del momento nada debió tramitarse, y hubo que esperar al año 1873, en plena Primera República Española, para que de nuevo Hodgson presentara en el Gobierno Civil santanderino la misma solicitud y proyecto el día 6 de marzo. El 29 del mismo mes fue anunciada en el Boletín Oficial a fin de que en un plazo de quince días se pudieran hacer reclamaciones. Dos días antes de finalizar el

⁵ Homobono, ob. cit., pp. 84 y 85.

plazo, el Gobernador civil de Santander envió el proyecto de Hodgson al Ayuntamiento de Castro para que emitiera también el correspondiente informe.

Pero, cuando todo parecía que iba por los cauces normales y esperados y que el proyecto iba a salir adelante, el 8 de abril, dentro del plazo de los quince días concedidos para hacer alegaciones, se presentó por Ramón Pérez del Molino en Santander, oponiéndose a la de Hodgson, una solicitud en los mismos términos y finalidad. Pretendía el santanderino que ambos proyectos se tramitaran juntos, a fin de que de esa forma se pudieran comparar y ver cuál de ellos presentaba mayores ventajas.

El expediente de Hodgson siguió tramitándose con normalidad y empezó a pasar por las oficinas y analizadores señalados por la legislación portuaria entonces vigente: el 9 de junio del mismo 1873 la Autoridad militar emitió su informe; el Gobernador de Santander envió al Ministerio toda la documentación el 15 de junio; y, allí, pasó a informe de la Sección Tercera de la “Junta consultiva de caminos”. Y comenzaron los problemas.

Los especialistas del Ministerio detectaron graves irregularidades de fechas y sellos en los documentos de Hodgson. El grueso de la documentación estaba dividido en dos carpetas con memoria y planos. La primera fechada el 6 de marzo, pero la segunda, también con memoria y planos adicionales, sellada el 9 de junio. En opinión de los facultativos del Ministerio la segunda carpeta contenía un proyecto distinto, tanto en trazado como en los sistemas de construcción propuestos, a los incluidos en la primera. Además, faltaban algunas firmas y tampones reglamentarios. Así que toda la documentación fue devuelta al Gobierno civil de Santander, para que de nuevo el Comandante militar de marina y el Ingeniero Jefe de Obras Públicas de la provincia volvieran a evacuar un informe, advirtiendo desde Madrid que sólo el proyecto de la segunda carpeta era susceptible de poder ser admitido técnica y legalmente y servir de base para la concesión pretendida. Además, las autoridades del Ministerio advertían también que había que tener en cuenta, pues se había presentado en el plazo reglamentario, la petición de Pérez del Molino.

Este, sabiendo que los documentos de Hodgson habían sido enviados a Madrid, se apresuró a protestar por los cauces legales en Santander y en la Capital. Consiguió, seguro que tenía sus contactos en la Madrid, que en el Ministerio llamaran la atención a las autoridades provinciales: no se podía tomar una resolución definitiva sobre el proyecto de Hodgson sin que se comparara antes con el de Pérez del Molino. Se pidió al Gobernador que explicara por qué en el expediente del inglés había un segundo proyecto a modo de corrección adicional.

No cabe duda. Se trataba de dos grupos de intereses mineros enfrentados. En opinión de Homobono “Data asimismo de este período bélico (última Guerra Carlista) el primer proyecto para poder dotar de puntos de embarque en Castro Urdiales a las minas vizcaínas colindantes con este término municipal. En 1873 una compañía inglesa adquiere las minas *Rabeñaga* y *Safo* en Las Muñecas (Sopuerta), elaborando sendos proyectos de ferrocarril hasta Castro e infraestructura portuaria a gran escala en esta Villa. Dichos proyectos, apoyados por el Ayuntamiento castreño, fueron frustrados por el propietario santanderino Pérez del Molino, quien obtuvo la concesión portuaria poniendo en juego sus relaciones e influencias, sin llevarse a efecto las obras precisas”⁶.

⁶ Ibidem, p. 65.

Hodgson tenía tanta confianza en que su proyecto llegaría a buen fin, con la oferta de costear directamente las obras portuarias, que no puso demasiado cuidado en la elaboración de algunas cuestiones técnicas y burocráticas de su expediente. Contaba con apoyo financiero, empresarial, el de muchos políticos liberales de Santander y Vizcaya y con el respaldo institucional y decidido del Ayuntamiento de Castro, convencido de que era aquella una buena oportunidad para lograr el crecimiento económico sostenido de la Villa. Pero se equivocó. Allí estaba Ramón Pérez del Molino, que también tenía grandes derechos adquiridos en los cotos mineros de Sopuerta y Arcentales, el mismo negocio, y, que, además, tampoco carecía de influencias políticas.

No hubo más remedio que gestionar el expediente de Pérez del Molino. Llegó en trámite de informe al Ayuntamiento de Castro el 15 de mayo. Y, con enorme enfado de la Dirección de Obras públicas, se paralizó en las oficinas castreñas casi durante un mes. Las autoridades municipales, respaldadas por el grupo empresarial de Hodgson, se pusieron a trabajar a marchas forzadas a fin de poder desacreditar en todo lo posible las pretensiones y planes de Pérez del Molino. Pusieron a trabajar con urgencia a todo tipo de informantes: políticos, abogados y técnicos. Algunos consejeros indicaron al Ayuntamiento que sería conveniente que los proyectos de su protegido inglés fueran firmados por algún ingeniero español; por eso aparecerá finalmente la firma de Ugarte en los planos. Los informantes instaban al Consistorio castreño a que en su alegato apuntara que el proyecto de Pérez del Molino podía acabar con el prometedor negocio de los veraneantes y bañistas; que era un expediente “muy bonito” pero poco real⁷. Incluso recomendaban que se insinuara que el santanderino era un individuo de ideología carlista y amigo de intrigas poco leales al Gobierno de Madrid. Se llegará a acusar a Pérez del Molino de que “no ha de hacer la obra, ya que sólo se opone por coger primas” y a amenazar con que de seguir adelante con sus pretensiones “(...) dar lugar a que haya un conflicto en esta Villa que toda es eminentemente liberal y no podría ver con buenos ojos que hoy se le imponía un reaccionario y tonto al desarrollo de la población”⁸. Todo valía, con tal de parar al pretendiente santanderino.

Debieron los ediles cumplir parte de sus amenazas. En aquellas fechas se produjeron algunas algaradas de protesta en las calles de Castro Urdiales y, como podemos ver en el documento adjunto, los agentes de Pérez del Molino respondieron rápidamente sembrando de pasquines defensivos los murales de las casas castreñas.

Al final, no tuvo más remedio el Ayuntamiento que devolver el expediente el 23 de junio. Y, ya sin interrupción, el Gobernador remitió a Madrid toda la documentación el 18 de julio, luego completada, pero por separado, por el informe de la Autoridad militar de Santander. Los dos expedientes, Hodgson y Pérez del Molino, pasaron a la Sección Tercera de la Junta Consultiva de Caminos, donde se compararon ambos. Aquí precisamente comenzó a perder definitivamente la batalla el bando de los interesados en el proyecto de Hodgson. Los informes facultativos fueron demolidores:

“(…) que según manifestó en su anterior dictamen, el primer proyecto presentado por Hodgson, sobre el cual se ha instruido el expediente, no es aceptable por los defectos

⁷ A.M.C.U., leg. 3 – 11, Correspondencia sobre obras del muelle, año 1873.

⁸Ibidem.

de su trazado, con el cual durante los temporales dominantes en el puerto, los buques de vela no podrían penetrar o lo verificarían con grave peligro, y por el mal sistema de construcción que no resistiría aquellos temporales: que el Gobernador de la provincia de Santander, al recibir de Hodgson un segundo proyecto después de terminada la tramitación del expediente, debió haberlo pasado al Ingeniero Jefe de la provincia, por ser el que podía manifestar oficialmente si este segundo proyecto era adicional y de ampliación al primero, o si era un nuevo proyecto con el de Pérez del Molino, presentado dos meses antes, aparecen señales casi evidentes de ser una copia o calco del mismo, cuyo hecho ha denunciado Pérez del Molino en una exposición elevada a este Ministerio: que así el segundo proyecto de Hodgson como el de Pérez del Molino, del cual parece copia, son aceptables y pueden servir de base a una concesión: que la parte de este último no incluida en el de Hodgson, y las obras diferentes que comprende, constituyen un proyecto que ofrece mayores ventajas bajo los puntos de vista de mayor desarrollo de muelles, de la mayor limpieza y mejor conservación del fondo y de la mayor facilidad de aumentar la capacidad del puerto, extendiéndolo a toda la concha, cuya declaración se hace para aplicar el art. 5º. Del decreto-ley de 14 de noviembre de 1868: que no son atendibles las consideraciones y protestas que aparecen en una exposición de Hodgson respecto a la aplicación de aquel decreto en lo relativo a la tramitación de los expedientes y a los informes y comparaciones facultativas que aquél califica de inútiles y hasta ilegales:

Considerando que la propiedad de la petición corresponde a Hodgson porque la autorización obtenida con anterioridad por Pérez del Molino para hacer estudios, a la cual se refiere en su petición, no da derecho en el concepto de que se trata:

Considerando que la prioridad y propiedad del proyecto cuya ejecución no puede autorizarse corresponde a Pérez del Molino, porque el primer proyecto de Hodgson no puede aceptarse, y el segundo, igual al de Pérez del Molino, fue presentado dos meses después.

Considerando que aún en la hipótesis de ser admisible para producir efectos legales dicho segundo proyecto de Hodgson, agregado al expediente después de concluida su tramitación, y aunque no apreciase ser copia de Pérez del Molino, el de este último presentaba mayores ventajas, según declaración expresa de la Junta Consultiva de Caminos:

Considerando que llegado el caso de otorgar una concesión solicitada por más de un peticionario, no es discrecional en el Gobierno la resolución, sino que ha de ajustarse a los preceptos de la ley que definen el derecho de los que la solicitan”⁹.

Al final fue Ramón Pérez del Molino el que “se llevó el gato al agua”. El 29 de septiembre de 1873 el Ministerio de Fomento emitió una “*Orden concediendo a D. Ramón Pérez del Molino la construcción y explotación de las obras de ensanche y mejora del puerto de Castro-Urdiales provincia de Santander*”, con la siguiente resolución:

“Considerando que con sujeción a esta regla y expresado art. 5º. Del decreto-ley de 14 de noviembre de 1868 que “si hubiere más de una petición para una misma obra será preferida la que mayores ventajas ofrezca”: y el art. 200 de la ley de Aguas, que

⁹Revista de Ohrs Públicas, años 1873 y 1874, p. 234.

“no mediando subvención serán preferidos los proyectos de más importancia, y en igualdad de circunstancias los que antes hubiesen sido presentados”, el derecho a la concesión corresponde a Pérez del Molino, cuyo proyecto ofrece mayores ventajas, y además ha sido presentado con anterioridad al segundo de Hodgson, llamado adicional, pero distinto al primero, que no es admisible:

Considerando que las disposiciones a que pueden dar lugar las irregularidades e incidentes que resultan del expediente, y en especial al que hace relación a la presunta copia de los planos de Pérez del Molino, deben separarse de la cuestión principal de la concesión, porque sea cualquiera el resultado de aquellas disposiciones, no puedan afectar a los hechos esenciales en que se funda su resolución, y porque de otro modo éste se prorrogaría por tiempo indefinido con perjuicio de los intereses públicos y los de la localidad, cuyas corporaciones y representantes han manifestado deseos vehementes de que se dicte:

El Gobierno de la República, de acuerdo con lo propuesto por la Dirección general, de conformidad en lo esencial con el dictamen de la Junta Consultiva de Caminos, ha resuelto que sin perjuicio de las disposiciones de que se deja hecho mérito, se otorgue la concesión a D. Ramón Pérez del Molino con las condiciones siguientes:

1ª. Se concede a D. Ramón Pérez del Molino la construcción y explotación de las obras de ensanche y mejora del puerto de Castro-Urdiales, provincia de Santander, sin perjuicio de lo que en su día resuelvan las Cortes sobre el proyecto de ley a que se refiere el art. 15 del decreto de 14 de noviembre de 1868. En el caso de que el puerto volviera a cargo del Estado, no tendrá éste que abonar más que el valor de las obras construidas, con arreglo a lo que previenen las leyes de expropiación forzosa.

2ª. El concesionario se obliga a ejecutar a su cuenta y riesgo y sin derecho a subvención alguna del Estado, todas las obras necesarias para el establecimiento del puerto con arreglo al proyecto que ha presentado a las prescripciones siguientes:

Primera. Antes de principiarse las obras se verificará, con la intervención del Ingeniero Jefe de la provincia, un minucioso replanteo de las mismas, en el cual se hará el trazado del muelle de costa de manera que no penetre en la zona de bajamar, y se marcará el de la curva de la playa de Brazomar de modo que no avance en dirección al mar tanto como se representa en el proyecto.

Segunda. El concesionario presentará un proyecto detallado del sistema de construcción de este muelle de costa para que sea examinado y aceptado previamente por la Administración.

Tercera. No se emprenderá la ejecución del dique Sur hasta que estando suficientemente adelantadas o concluidas las obras del dique Norte, la experiencia del nuevo régimen que se establezca y los estudios que se hagan demuestren la conveniencia del establecimiento del referido dique del Sur con las condiciones del proyecto.

Cuarta. Además de fundar las obras sobre roca en donde sea posible, las que se levantan sobre terreno que pueda dragarse se fundarán bajo el nivel de las bajas mares vivas, a la profundidad que en previsión de una limpia del puerto se fije por la Superioridad, a propuesta del Ingeniero jefe de la provincia.

3ª. Esta concesión se otorga a perpetuidad. Se entiende hecha sin perjuicio de tercero y dejando a salvo el derecho de propiedad. Los agraviados harán valer sus reclamaciones ante los Tribunales ordinarios, sin intervención de los agentes administrativos y sin responsabilidad para el Estado.

4ª. Cuando el concesionario juzgue conveniente hacer variaciones en el proyecto, someterá el nuevo estudio a la aprobación superior. El Estado podrá acordar la prolongación del dique Norte, o ejecutar otra obra que no afecte desventajosamente a las que comprenda la concesión.

5ª. El concesionario consignará en la Caja de Depósitos, dentro del término de un mes, la cantidad de 50.000 pesetas, que podrá retirar cuando haya ejecutado obras por igual valor. Estas obras quedarán hipotecadas y se sustituirán al depósito, respondiendo del cumplimiento de las condiciones estipuladas.

6ª. El concesionario dará principio a los trabajos dentro de los ocho meses siguientes a la fecha de la concesión, los continuará sin interrupción, y los terminará en el plazo de ocho años.

7ª. Las obras estarán sujetas a la inspección y vigilancia del Ingeniero jefe de la provincia.

8ª. La concesión caducará si no se diese principio a los trabajos, o no se concluyesen las obras dentro del plazo señalado, e igualmente si no se consignase la fianza. Llegado el caso de caducidad, se procederá conforme a lo establecido para las concesiones análogas.

9ª. El concesionario podrá explotar las obras a medida que su estado de adelanto lo permita, quedando en libertad de establecer las tarifas o derechos que juzgue conveniente par el uso de los muelles y obras que haya construido, sin otra restricción que la de ser iguales para todos. No podrá exigir derecho alguno a los buques que fondeen y hagan la carga y descarga en los muelles de la dársena actual, ni a los que permanezcan en el puerto sin hacer uso de los muelles y material del concesionario, y no impidiendo este uso.

10ª. Serán de propiedad del concesionario, con arreglo a la ley, los terrenos ganados a las aguas del puerto con el muelle de costa.

11ª. Mientras estén pendientes los trabajos, no podrá ser transferida esta concesión sin permiso del gobierno.

12ª. Durante la construcción de las obras, el concesionario nombrará el representante que ha de recibir las comunicaciones que le dirijan el gobierno y sus delegados, el cual deberá residir en Santander o en Castro-Urdiales.

Lo comunico a V.I. para su conocimiento y efectos consiguientes. Dios guarde a V.I. muchos años. Madrid, 29 de septiembre de 1873.- Gil Berges.- Sr. Director general de obras públicas, Agricultura, Industria y Comercio”¹⁰.

4. PROYECTOS DE CARLOS HODGSON

4. 1. PRIMER PROYECTO, 1869

Carlos Hodgson redactó un primer proyecto para el puerto de Castro Urdiales en el año 1869¹¹, que de nuevo tramitó oficialmente en Santander el 6 de marzo de 1873. La memoria adjunta al proyecto presentada por el inglés era bastante “floja” y pobre en la elaboración de

¹⁰Ibidem, pp. 233-235.

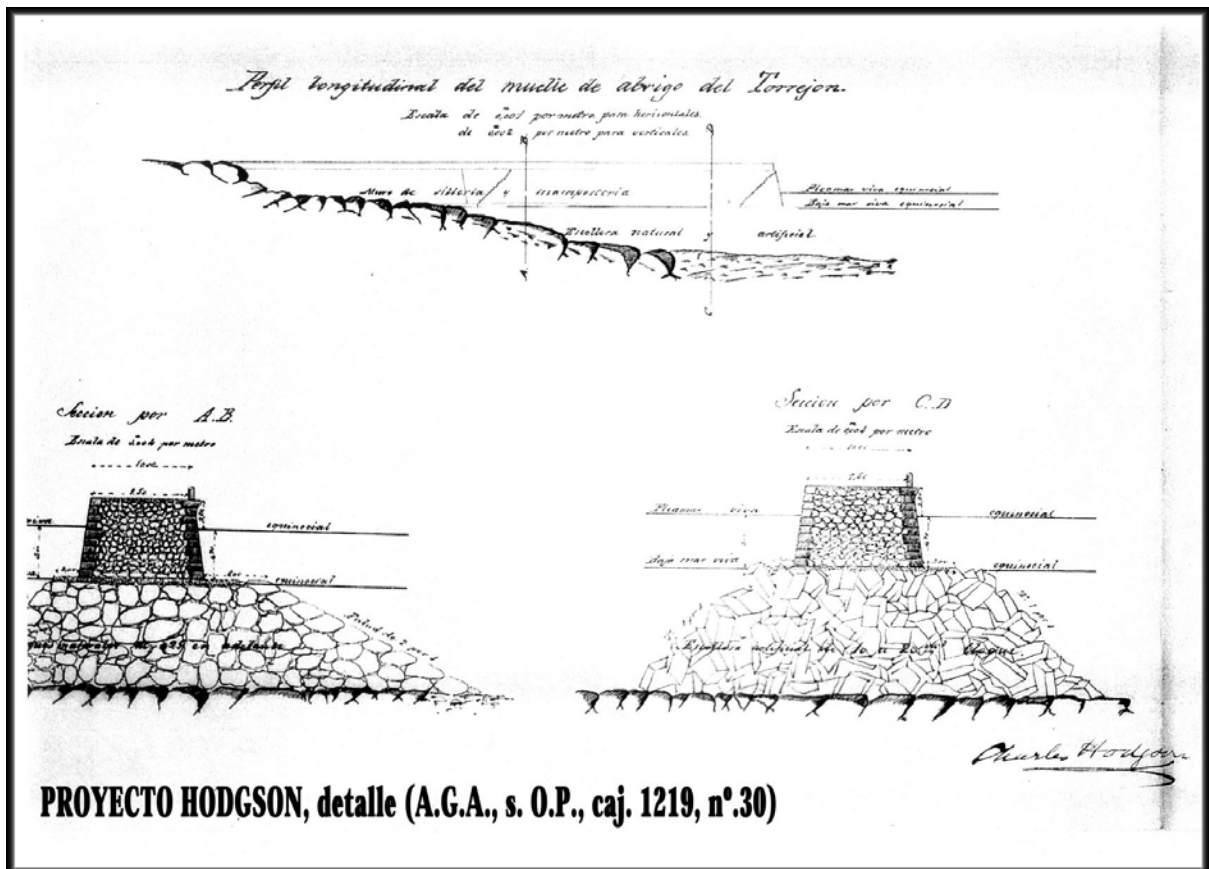
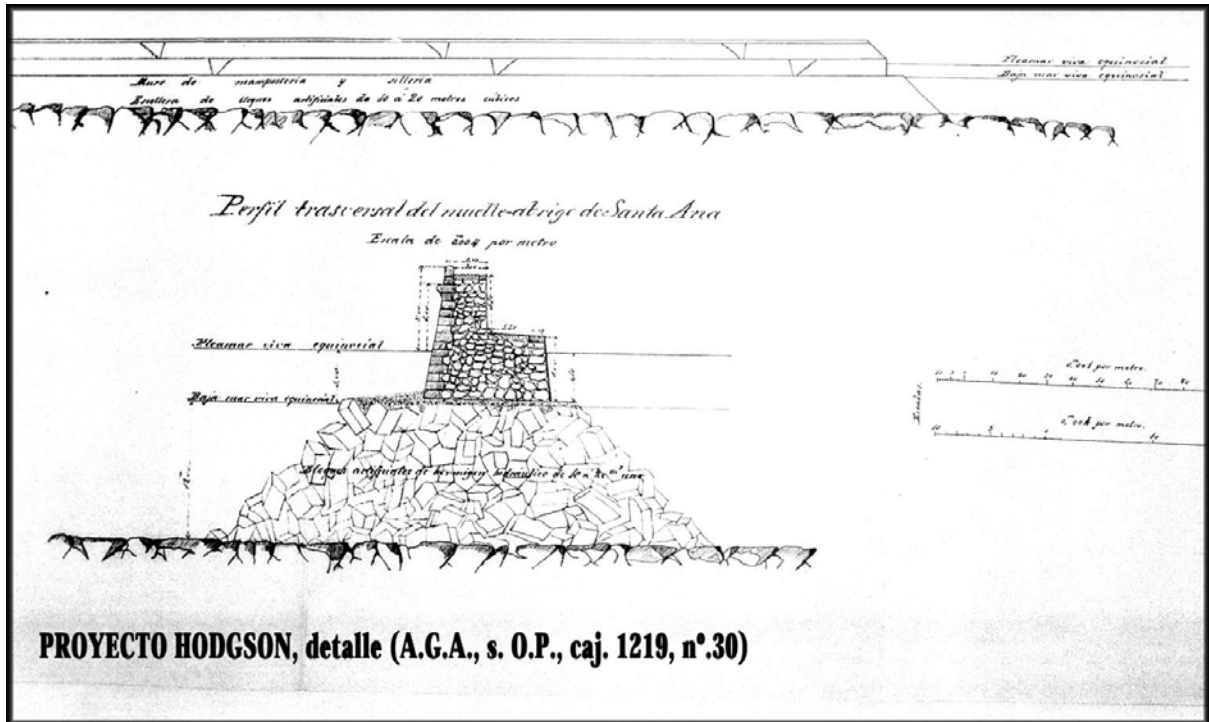
¹¹A.G.A., s. O.P., caja 1.219, nº. 30, “Memoria sobre las obras proyectadas en el puerto de Castro Urdiales por Don Carlos Hodgson, explicativa de las mismas y de su objeto; y ventajas que deben reportar los intereses generales del país con su concesión a favor del expresado constructor”.

argumentaciones. Especialmente poco trabajados teóricamente eran los postulados que ponderaban la necesidad de sumarse al moderno desarrollo de la economía y de la ciencia moderna. Probablemente esta pobre preparación respondía a la total confianza que los promotores tenían en que el proyecto iba a ser aprobado sin problema alguno.

Para defender el desarrollo de sus intereses Hodgson habla en la introducción de que el futuro impulso hispano no estaba ni en la agricultura ni en la industria. La oportunidad de los españoles pasaba por fomentar la explotación de sus ricos recursos mineros y por la comercialización de los mismos en el mercado internacional. Pero para ello, según el autor, existía un grave problema: la falta de ferrocarriles y fundamentalmente de puertos modernos y ágiles por los que se pudieran extraer los minerales. Precisamente en este momento, la “memoria” enlazaba la cadena de argumentaciones con el puerto de Castro Urdiales y con la urgencia de su mejora integral. Decía el autor: *“En las mismas costas cantábricas es de notar, que mientras Somorrostro, por ejemplo, sobre un embocadero cómodo de mineral de primera calidad; Castro Urdiales -que aunque en abundancia extraordinarias solo ofrece hasta ahora mineral de segunda clase,- carece hoy de salida al mar, y ni el mineral más superior podría soportar su gravoso arrastre al punto más próximo de embarque”*¹².

Seguía, ya sin tapujos, defendiendo los intereses mineros, apuntando que la única oportunidad para Castro Urdiales pasaba por la explotación masiva de los recursos de sus yacimientos. Después

¹²Ibidem, p. 10.



de descartar de un plumazo la posibilidad de montar grandes fundiciones con hornos altos, rubricaba la necesidad de poder exportar por vía marítima aquella riqueza con un puerto

moderno: “Si, pues, la industria minera, y, sobre todo la de hierros, ha de elevarse en España a la altura en que es de prometerse verla muy pronto, con idéntica claridad deben facilitársela salidas al mar, por puertos cómodos y seguros, no más, y medios de transporte, apropiados a su objeto, en los que resaltase principalmente la economía”¹³.

La principal razón para desarrollar el puerto de Castro era esta:

“Porque ni las condiciones de esta localidad, cuyo principal elemento, -sino único.- de vida presente es la pesca, ni las de ninguno de los valles de sus inmediaciones dejan esperar que Castro pueda llegar a ser una plaza comercial, ni por consiguiente, que su puerto deba ofrecer en época más o menos próxima gran atractivo para la concurrencia de buques; cuando ahora, como un inmenso adelanto, habrá de reducirse casi a la sola exportación de minerales de hierro en que consiste su exclusiva riqueza.

Será un buen puerto de refugio, necesario muchas veces en un mar frecuentemente embravecido por los vientos del N.E., y en tal concepto no solo para la navegación en general sino para l comercio de sus inmediatas plazas de Santander y Bilbao. Pero sin que ni en su situación entre éstas le sea siquiera dado llegar a ser punto o escala toda vez que Castro no lo es de tránsito para ninguna otra parte.

Un capital considerable, como el presupuestado por el ingeniero Sr. Mathet, invertido sin esperanza de porvenir, sería completamente improductivo y contrario al desarrollo de la misma industria naciente, toda vez que habría que privarlas de lo que se consumiese en obras infructuosas o superfluas”¹⁴.

Aquí está la gran novedad conceptual de Castro como puerto. Sin abandonar el ariete argumental, ya viejo, de la necesidad de un buen puerto de refugio, sin complejos se apostaba por un puerto diseñado como un gigantesco embarcadero de minerales.

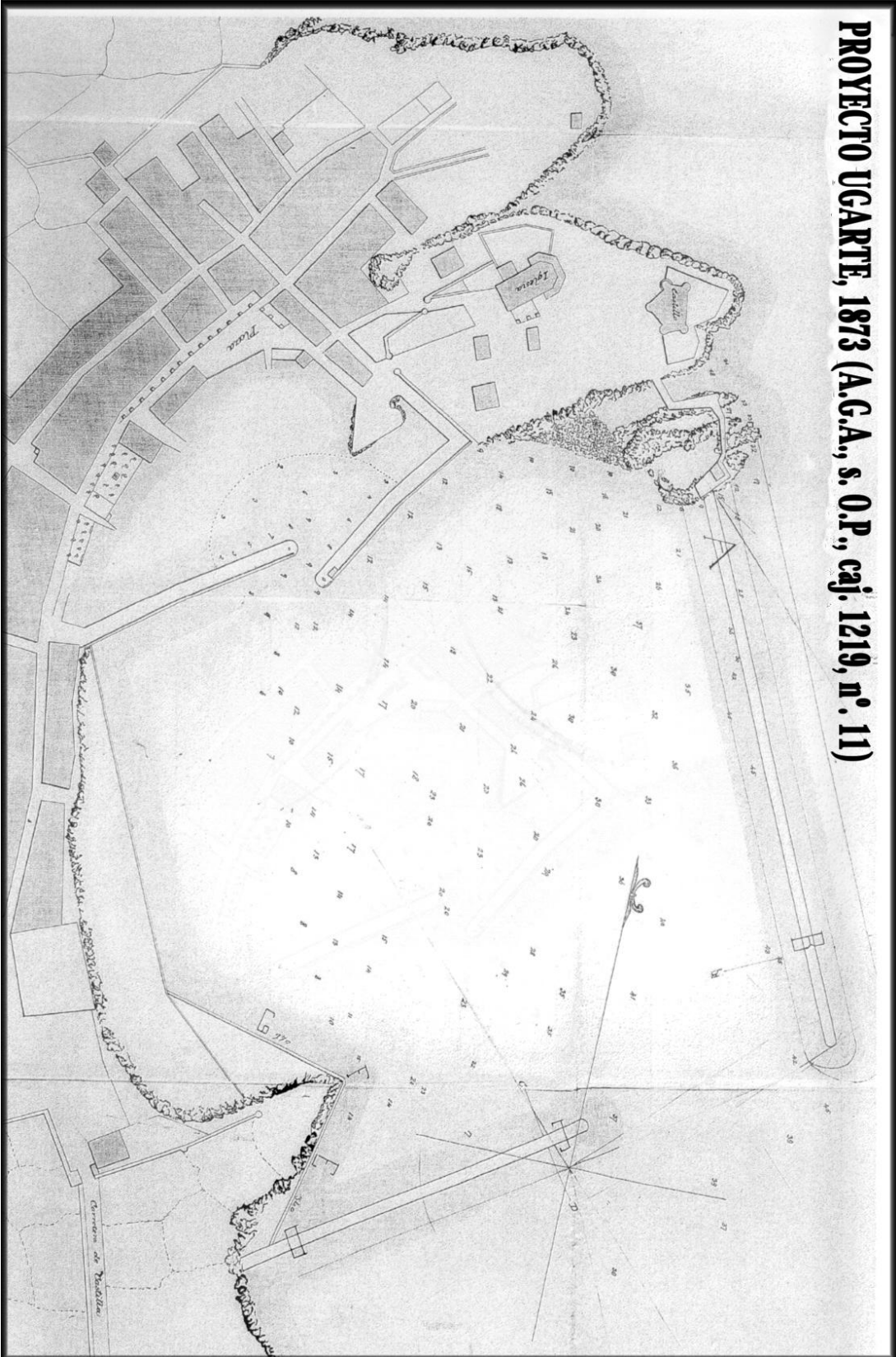
“La empresa, pues, que se ofrece como constructora y explotadora del referido puerto, y que es a la vez quien más interés tendrá en su amplitud y buenas condiciones por ser la principal Sociedad minera de aquella merindad, no puede reducir las obras proyectadas a la estrechez del interés privado. Así es que piensa dar más deshago al puerto del que hasta ahora se creyó debiese tener. Duplica también el área de agua abrigada en el mismo; y, aumenta sus recursos de seguridad hasta donde la ciencia y, los elementos conocidos lo permitan. Si altera algunos detalles del proyecto del Sr. Mathet es solo creyéndoles necesarios y costosísimos; pero a la vez sustituyéndolos convenientemente (...) huyendo por supuesto del lujo de antes (...). nada absolutamente hará la Empresa que calificarse pueda de capital perdido; pero, atenta a su interés, que es también el de la localidad de Castro, tampoco omite nada de lo que interese al posible e inmediato desarrollo de su riqueza, y acelerar deba su prosperidad”¹⁵.

¹³Ibidem, p. 12.

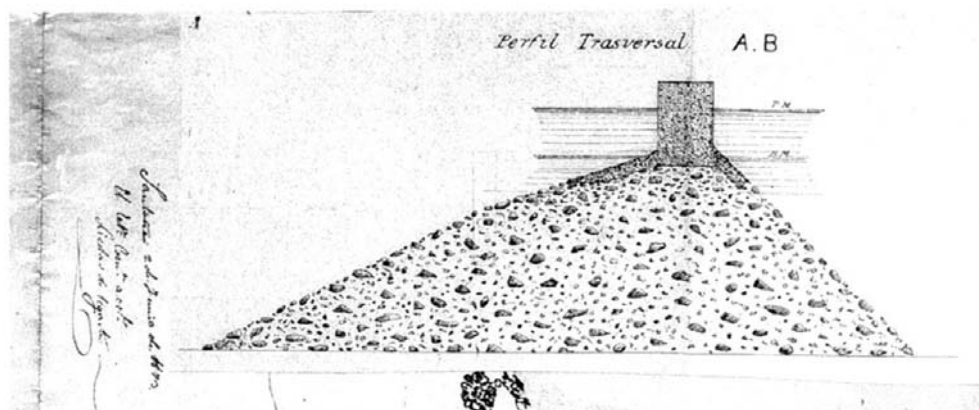
¹⁴Ibidem, pp. 13-16.

¹⁵Ibidem, pp. 16-18.

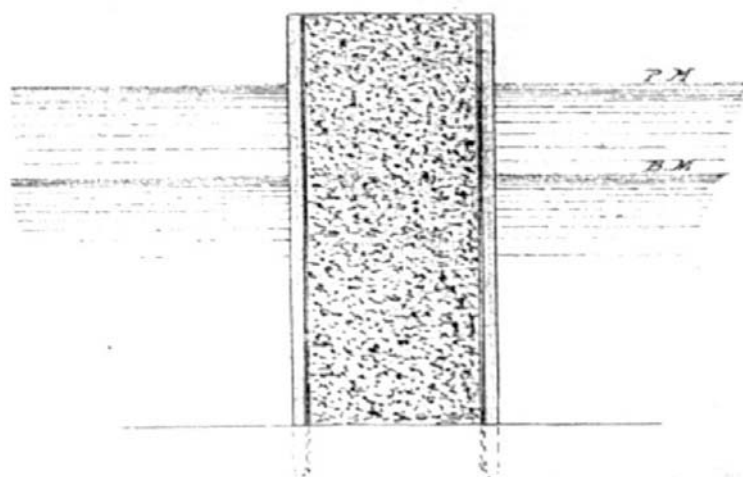
PROYECTO UGARTE, 1873 (A.G.A., s. O.P., caj. 1219, n.º 11)



PROYECTO UGARTE, 1873, detalle (A.G.A., s. O.P., caj. 1219, n° 11)



Perfil Trasversal C.D



Aunque con las ideas bastante claras, tampoco la parte puramente técnica del proyecto resultaba muy elaborada y cuidada. Partía del principio de dividir al puerto en tres secciones bien diferenciadas: a) la primera, ya existente, pero que pensaba reparar y mejorar, la dársena destinada a la flota pesquera y a las embarcaciones de servicio del futuro puerto; b) otra señalada para las operaciones de carga y descarga de productos destinados al consumo de la Villa; y c) la tercera reservada únicamente para los buques que llegaran para cargar mineral. *“Estos dos últimos mulles tendrán extensión suficiente para que además puedan atracar a ellos cómodamente, con seguridad completa en sus amarras, los buques que traten de hallar refugio en los frecuentes y recios temporales de la indicada costa cantábrica”*¹⁶.

El análisis que Hodgson hace de la costa y zona portuaria, con ser atinado, resultaba también muy superficial, y poco profunda la planificación de las obras a realizar:

¹⁶Ibidem, pp. 19 y 20.

“(...) lo abrigan los vientos del Oeste y del Sur las colinas que forman la punta llamada “Torrejón”; y de los del Norte otra punta conocida con el nombre de “Santana”. Falta, por consiguiente, y, es la obra más principal y de mayor interés, dar abrigo al puerto de los vientos del N.E., precisamente los más violentos y de mar más gruesa y embravecida.

*Para conseguir tan importantes resultados se **construirá, desde la expresada punta de Santa Ana en dirección al S.E., según los demuestra el plano adjunto, un fuerte muro de trescientos metros de extensión, a la vez de levantarse desde la opuesta punta de Torrejón un muelle de doscientos metros de longitud:** cuyos dos muros, permitiendo, por entre sus encontradas direcciones, fácil y comodísima entrada al puerto, lo protegerán respectivamente hasta no dejar que desear en cuanto a seguridad, amplitud y fondo”*¹⁷.

Técnicamente Hodgson se decantaba por construir el rompeolas con el sistema de escollera sencilla:

*“La muralla de abrigo (...) tendrá una base de cuarenta y seis metros, formada de escollera de piedra caliza dura, de la misma ensenada de Urdiales; la cual, transportada en gabarras, se irá arrojando hasta la altura de baja mar en mareas vivas, que en aquel sitio es de trece metros; dejándole en su parte superior la anchura de once y medio metros. Cubierta ésta por una capa de ochenta y seis centímetros de hormigón, compuesto de cal hidráulica, arena y piedra menuda, en las proporciones que la obra requiera, se levantará sobre ellas una muralla de cuatro metros y medio de elevación por cuatro de ancho; formado del mismo referido hormigón, y, que habrá de quedar a la altura de dos metros sobre el nivel de las más elevadas mareas vivas”*¹⁸.

Para el contradique minero del Torrejón, que se colocaba un poco más hacia la playa que en el proyecto de Mathet, la opción técnica de construcción era muy diferente:

*“(...) debiendo consistir su estructura de pilotes o estacas, rellenas del hormigón ya descrito con destino a la parte superior del muro de contención y abrigo: **tendrá sus paramentos verticales por ser así conveniente para la mayor facilidad en atracar los barcos;** y resultando a cubierto o perfectamente protegido el hormigón por los pilotes o estacas, no se juzga que deba adoptarse otro género de construcción, atendida la solidez y seguridad que ofrece la explicada”*¹⁹.

El empresario británico se comprometía a acabar las obras, en el caso de que se le concediesen, en un tiempo aproximado de seis años. Asegurando que el resultado garantizaba una capacidad desahogada para que los barcos pudiesen maniobrar dentro del puerto, la entrada y salida de los mismos, y un espacio suficientemente resguardado. Pues *“con un fondeadero que no tendrá en ningún sitio menos agua de dos metros treinta centímetros en baja mar, y (...) el muelle ofrecerá diferentes sitios cómodos y propios para sus diferentes dependencias y oficinas, así de vigilancia como de administración”*²⁰.

¹⁷Ibidem, pp. 20 y 21.

¹⁸Ibidem.

¹⁹Ibidem, pp. 23 y 24.

²⁰Ibidem, pp. 26 y 27.

4. 2. SEGUNDO PROYECTO DE HODGSON (NICOLÁS UGARTE), 1873

Con toda seguridad, sabedor ya de que Ramón Pérez del Molino también pretendía hacerse con los derechos de construcción y explotación, Carlos Hodgson presentó en el Gobierno civil de Santander un segundo proyecto el día 9 de junio de 1873²¹. Se trataba de una ampliación mejorada del primero, siguiendo las indicaciones de sus agentes y de las informaciones de primera mano pasadas desde el Ayuntamiento de Castro Urdiales. Además, ahora los planos aparecían firmados por un ingeniero español: Nicolás de Ugarte.

En realidad más de la mitad de la memoria de este segundo expediente tenía como finalidad justificar las deficiencias y escasa elaboración del primero. Pensaba, decía Hodgson, que como todos los gastos de construcción iban a ser asumidos por su empresa, no había necesidad de presentar un alegato muy minucioso, y más cuando hasta entonces nadie había pretendido hacer en Castro algo parecido. Pero ahora, con humildad, no tenía ningún inconveniente en variar y mejorar memoria, proyecto y planos, siguiendo todo lo que al respecto le indicara el Ingeniero jefe de Obras públicas de la Provincia e incluso el propio Ayuntamiento de la localidad. Y todo ello plagado absolutamente de planteamientos patrióticos y filantrópicos.

Hodgson se dio perfectamente cuenta de que los “Peros” puestos por los facultativos provinciales eran de peso:

“Y en este temor nos confirman dos observaciones muy atendibles. Se dice que no es aceptable en modo alguno el sistema de escollera de piedra tirada; y, sin embargo, en esta misma costa se le viene dando hace muchos años aplicación en el puerto de Laredo; y no se ha tratado de sustituirle por otro: este es el inconveniente de tener que sujetarse a determinados detalles de construcción.

Otro ejemplo de mares más gruesas y bravas, y en donde los temporales son más frecuentes que en la costa Cantábrica: en el mar del Norte, los puertos de segundo y tercer orden han sido generalmente construidos de escollera tirada, o sea de bloques naturales; sin que hayan dado a conocer, después de construidos, el inconveniente que ahora se atribuye en absoluto a dicho sistema (...).

Admitimos que en Laredo un golpe de mar ha bastado este invierno último par correr parte de la escollera; y no admite duda que otro golpe de mar levantó hace años en Castro Urdiales un bloque de 22.000 Kilogramos. Pero repetimos que hay un hecho que contradice la consecuencia sacada de los ya indicados; y casi determina la causa de uno y otro acontecimiento. En la precitada ensenada se vé aún una escollera de bloques que sirvió de base a un muelle interior nacido en la misma punta de Santa Ana; y que no habiéndose destruido en el transcurso de más de cuatro siglos hasta que se le demolió, no hace muchos años, para formar la dársena actual²², su referida escollera continúa existiendo sin haber experimentado ni siquiera el menor movimiento. Luego si los temporales en dicha costa son de mar

²¹A.G.A., s. O.P., caja 1.219, nº. 31, “Provincia de Santander, Castro-Urdiales, Proyecto de puerto para embarcar minerales, 1873”.

²²Hodgson se está refiriendo, aunque sin llegar a comprender su origen y naturaleza, a las ruinas del viejo Cay y muelle de Santa Ana.

*de fondo, probado está con este ejemplo que la escollera natural es por sí suficientemente resistente una vez que se la coloca con la inteligencia necesaria*²³.

A pesar del alegato, bien sabía Hodgson que el sistema de escollera con bloques artificiales era mucho mejor que el de escollera natural que había presentado la primera vez. En su defensa, a pesar de que luego enmendará el planteamiento técnico como se pedía, sostenía que el suyo era el más barato, y el único que podía amortizarse a corto y medio plazo con la exportación de minerales desde Castro. Incluso, antes finalmente de introducir importantes cambios, se defendía de las deficiencias primeras afirmando que “(...) *el que suscribe no tiene la suerte de hablar aún la hermosa lengua de Castilla*”²⁴.

Había que pasar por el aro si quería que su proyecto llegara a buen fin:

“Se ha dado a los perfiles transversales metro y medio sobre la pleamar viva equinocial, a pesar de que los construidos en esta costa no tienen más que un metro, a fin de que la obra proyectada sea más esbelta que las hasta aquí hechas.

La escollera del muelle de Santa Ana será de bloques de hormigón hidráulica o artificiales, como los representaban sus respectivos dibujos; con un volumen de 10 a 20 metros cúbicos, a fin de poder hacer la escollera por capas de los de a 10 metros, que cubriremos después por los de 20.

A estas obras, por el sitio que ocupan y la gran resistencia que deben oponer en los temporales del Noroeste, que son los más fuertes y frecuentes en esta costa, debe dársele mucha solidez; por cuya razón preferimos formar un macizo compacto de sillería exterior y mampostería interior que constituyan un todo, unido con mezcla hidráulica de Zumaya de iguales partes de arena de mar; de que se compondrán también los hormigones para los bloques y pavimento.

En el muelle del Torrejón, puede observarse la representación de otra escollera con los taludes que marcan los perfiles transversales; y los bloques naturales, desde 0,25 metros cúbicos en adelante, son más que suficientes; puesto que de esta parte no existe resaca ni corrientes que puedan trabajar la obra como en el de Santa Ana; sin embargo de lo cual hemos cuidado de proyectar la escollera de la cabeza de los mismos bloques que se destinan al rompeolas de Santa Ana.

*Por los mismos perfiles transversales podrá observarse que proyectamos una moldura parecida al del muro que hoy existe en la localidad de Castro Urdiles desde el punto de la Barrera a la dársena vieja, destinada a despedir las olas, evitándose entre el agua en el muelle: sistema que en la actualidad está dando muy buenos resultados*²⁵.

En una cuestión especial quería Hodgson ganar la partida a Pérez del Molino. En que su proyecto salvaba intacta la zona de la playa:

“No debemos omitir la esencialísima circunstancia de que lo mismo en estos planos que en los anteriormente presentados se ha cuidado de no cortar la playa de Brazo de mar respetando los derechos adquiridos, y sobre todo el interés de la localidad;

²³A.G.A., s. O.P., caja 1.219, nº. 31, Proyecto, pp. 10-14.

²⁴Ibidem, p. 17.

²⁵Ibidem, pp. 18-21.

que depende, en gran parte, del atractivo que la misma ofrece a una gran concurrencia de bañistas durante el Estío; y en cuyo punto es precisamente en el que se colocan las casetas o cajones de baños”²⁶.

Ahora se ponía más cuidado y mimo en la descripción de los materiales a emplear en las futuras obras:

“(…) haremos notar, que la sillería tendrá las dimensiones marcadas en los perfiles; y la labra a picón basto en el exterior, y fino en la punta y lechos; sentado a hueso sobre cemento hidráulica puro. Su clase será callar de la mejor de la localidad como la de los boquetes de Santa Ana.

Las mamposterías serán hidráulicas por iguales partes cuando menos; es decir 0,50 de cemento, y 0,50 de arena; y en los enrasos de las escolleras y macizos que no cubran las aguas de 0,75 de cemento por 0,25 de arena.

Los hormigones se compondrán de piedra machacada como las que se usan en las carreteras para la segunda capa del firme; bien zarandeada a fin de quitarle las tierras que puedan tener, siendo su mezcla como la de la mampostería.

Los hormigones para los bloques artificiales serán en su caso de 0,50 de cemento por 0,50 de arena.

El emplazamiento de los muelles sobre las escolleras se hará con hormigón hidráulico puro; y fundaremos éstos, en todo caso, lo más bajo posible a fin de que el viento no penetre entre los huecos de la escollera en la resaca.

Escusado nos parece decir, de que cuanto a amarras o argollones, pondremos los que la necesidad exija, así como respecto a escaleras las damos esta vez marcadas en los perfiles longitudinales”²⁷.

Iba Hodgson acabando su segunda memoria con el compromiso de empezar las obras, si las autoridades querían, en aquel mismo mes de junio de 1873. Haciendo con ello un guiño al poder político pues *“Es tan importante la indicada premura, y hasta tal punto puede importar al mismo Poder Ejecutivo, como que la gran ocupación que inmediatamente daríamos a innumerables brazos evitaría, por lo menos, que las sugerencias de la rebelión de Vizcaya encontrasen eco en las necesidades de esta parte de Castilla tan próxima a los puertos en donde los sublevados trabajan más insistentemente por engrosar sus filas”²⁸.*

Por último, informaba que de recibir el beneplácito gubernamental enlazaría las explotaciones mineras con el puerto a través de sistemas de cables aéreos, y que en el transcurso de las obras iba a *“establecer un muelle provisional (...) desde donde diariamente podamos cargar de mineral por lo menos un vapor de gran porte”²⁹.*

²⁶Ibidem, p.p. 22 y 23.

²⁷Ibidem, pp. 23 y 24.

²⁸Ibidem, p. 26.

²⁹Ibidem, p. 27.

5. PROYECTO DE RAMÓN PÉREZ DEL MOLINO

Resulta curioso. A pesar del engorroso proceso administrativo que produjo el enfrentamiento de los dos proyectos, el de Ramón Pérez del Molino no se ha conservado en la documentación archivada por el Ministerio de Fomento. No obstante, es posible seguir sus pormenores gracias a algunos importantes expedientes custodiados en el Archivo municipal del propio Castro Urdiales. Sobre todo uno, consistente en el informe que el Ingeniero de Santander envió a Castro, en el que se resume, pero con toda suerte de detalles, el proyecto³⁰.

El ingeniero provincial Lequerica recordaba en este mismo informe que el Ayuntamiento debía tener presente que este proyecto de Pérez del Molino pretendía los mismos fines que los apuntados por el súbdito británico, tan defendido por los castreños: dinamizar la actividad minera de los cotos de Sopuerta, Otañes y Lusa; permitiendo una ágil y rápida salida por mar. Es indudable que para el Ingeniero el proyecto de Pérez del Molino resultaba desde el punto de vista técnico ostensiblemente mejor que el otro. Lo era tanto en la propia elaboración de documentos y planos como en las cualidades que tendría el puerto de llevarse a la práctica las obras. Casi con asombro, informaba a los regidores de Castro que el resultado podía ser un puerto capaz de mover cuatro veces más mercancías que el de Santander. Recogía también la vieja idea de Mathé de seguir potenciando la vocación de puerto de refugio y de punto de apoyo para los barcos que tuvieran que esperar para cruzar la cercana barra de Portugalete en dirección a Bilbao. El puerto de Pérez del Molino iba a constar:

“(…) de un espigón de 400 metros de longitud que arranca de la ermita de Santa Ana en dirección S. 50° E., y otro más pequeño contra muelle de 250 metros de longitud que arranca 100 metros más al sur (ver plano adjunto) de la punta del Torrejón en dirección N. 61° E. Entre ambos queda una boca de 160 metros de anchura libre desde la orientación E. 18° N., que pasa por los morros de los espigones. La superficie abrigada de la nueva dársena mide aproximadamente 12 y media hectáreas y la longitud de sus muelles interiores no baja de 1.100 metros. La orientación de su boca al S.E. con una anchura de 160 metros, permitirá a los vapores de más eslora maniobrar perfectamente para la entrada. Su calado medio de 7 metros en bajamar viva equinocial y su fondo de roca caliza recubierta en su mayor parte por una capa de fango...”³¹.

La forma en que había que hacer los diques, muelles y los materiales también estaba más minuciosamente señalada que en el de Hodgson:

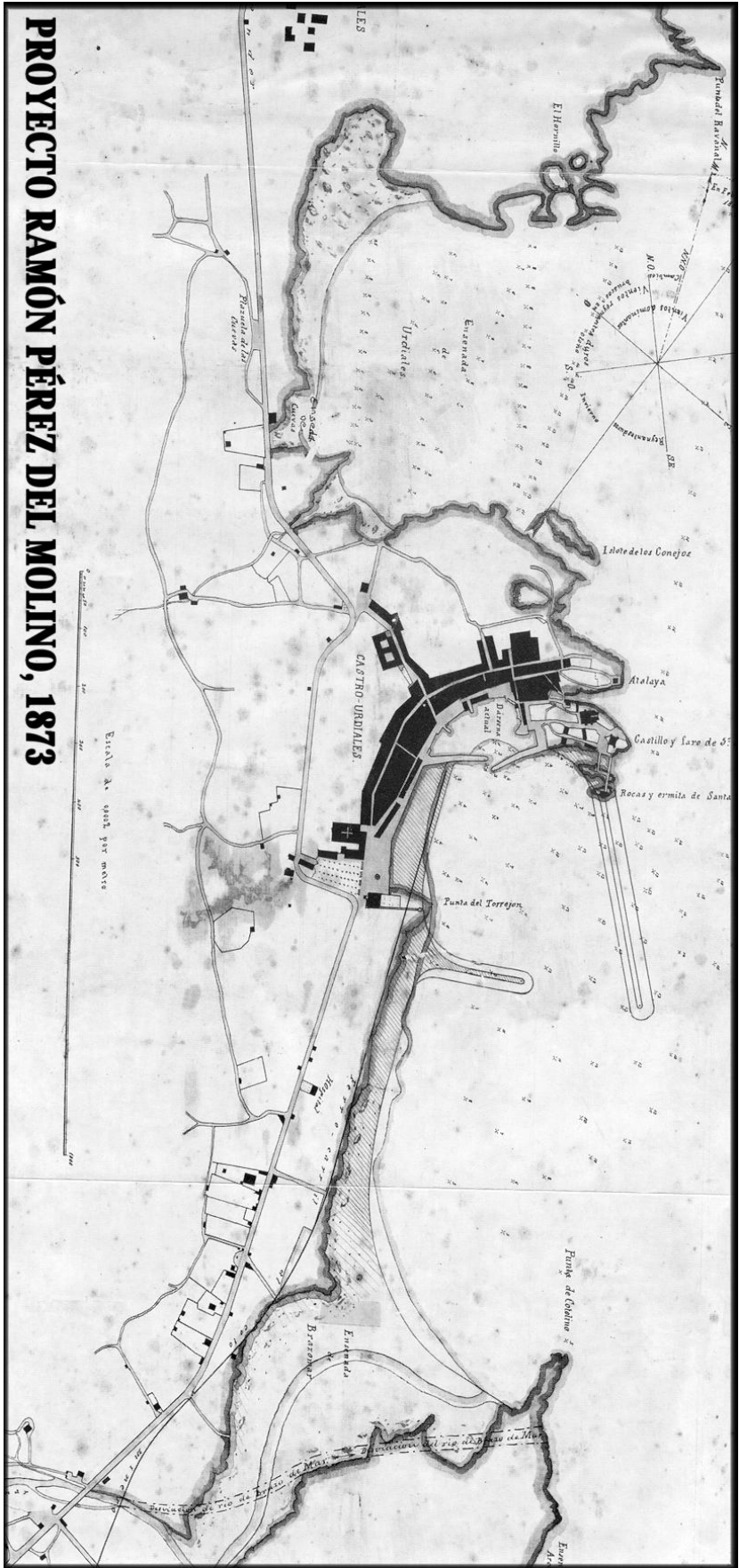
“Pasemos a examinar ahora el sistema de construcción de los espigones que la forman. La cimentación del exterior se proyecta sobre escollera arrojada de bloques artificiales de hormigón hidráulico cuyo volumen sea de 25 metros cúbicos. Su enrasamiento se hará 25 por encima del nivel de bajamar viva equinocial para que sean aprovechables todas las mareas vivas del año para la cimentación del muro-muelle de fábrica superior. La cota media de agua en los 400

³⁰A.M.C.U., leg. 3-11, C. del puerto, negociado de Puertos, Informe del Ingeniero José Lequerica, Santander 20 de junio de 1873.

³¹Ibidem, pp. 3 y 4.

metros de longitud de este espigón es de 12 metros en bajamar (...). La anchura de la escollera en la coronación de 20 metros, y sus taludes, tanto interior como exterior del uno por uno. Antes de enrasar la escollera con hormigón hidráulico y a fin de disminuir el volumen inmenso que sería necesario para rellenar los grandes huecos que queden entre bloques artificiales de tan gran volumen, se rellenarán éstos con sacos de hormigón hidráulico y telas resistentes que lo contengan. Sobre esta superficie dejando una berma exterior de 6 metros y otra interior de 2 metros. Se alzarán el muro-muelle de mampostería hidráulica paramentado de sillería por la parte exterior cuya coronación termina por un andén de cuatro metros de anchura con petril de defensa 9 metros encima del nivel de pleamar (...). El paramento interior es de mampostería hidráulica coronado por una hilada de sillería metro y medio por encima del nivel máximo de las mareas a cuyo nivel corre el pavimento enlosado del muelle de servicio interior del puerto con 5 metros de anchura, formando el exterior un verdadero parapeto (...) para defensa de las olas (...). Para el servicio interior del puerto y convenientemente espaciados se proyectan en este espigón 6 escaleras que prestarán un gran servicio en las maniobras y faenas de las embarcaciones (...). En el parapeto se indican otras 6 escaleras (...). El contra muelle inmediato a la punta del Torrejón de 250 metros de longitud y que cierra la dársena se cimentará en los 220 primeros metros con una altura media de agua en bajamar (...) de 10 metros sobre la escollera arrojada de bloques naturales de 0,50 a 2 metros de volumen y en los 30 metros finales sobre bloques artificiales de 25 metros cúbicos, siendo su cota media de agua (..) de 12 metros. El enrasamiento de ambas escolleras se hace 0,25 metros sobre la bajamar viva (...) de la misma manera indicada para el espigón exterior y su anchura en la coronación es de 20 metros sobre la escollera natural y 17 sobre la artificial. El talud exterior de la escollera de bloques naturales es de 2 de base por 1 de altura y el interior de 1 de base por 1 de altura, lo mismo que el exterior e interior de las escolleras de bloques artificiales. El muro-muelle de este espigón tiene 12 metros de anchura en el enrasamiento y deja una berma exterior de 6 metros y otra interior de 2, su altura sobre esta superficie es de 7,50 metros y su anchura en la coronación son 10 metros. Sus taludes son de un octavo; sus paramentos de sillería y su pavimento enlosado en el muro-muelle interior como en el exterior, después de dar a los macizos de mampostería hidráulica los espesores convenientes para los grandes esfuerzos que tiene que resistir, se han dejado unas cajas que se rellenarán de piedra en seco, a fin de disminuir el volumen de la fábrica, siguiendo el sistema adoptado en el puerto de Laredo”³².

³² Ibidem, pp. 4-6.



PROYECTO RAMÓN PÉREZ DEL MOLINO, 1873

Hábilmente Pérez del Molino se ganaba la confianza de los ingenieros gubernamentales de Santander, siguiendo en muchas ocasiones las directrices que ellos mismos habían marcado para la ejecución de las obras del puerto de Laredo. Además, y en esto seguía ganado la partida a Hodgson que sólo hablaba de cables aéreos, incluía la intención de montar un ferrocarril desde Sopena al puerto de Castro. Y, por si no fuera poco ya, deslumbraba a los técnicos de Fomento con su proyecto de canalizar el río de Brazomar en la zona de la playa, y, con el tiempo, incluso de convertir el espacio entre el espigón del Torrejón y la punta de Cotolino en un gran fondeadero para buques de vapor. En definitiva, de la lectura del informe que manejamos se desprende rápidamente que Pérez del Molino tenía plenamente convencidos a los ingenieros de que su proyecto era, y con mucho, ostensiblemente mejor que los presentados por el empresario inglés.

Es más, en alguna ocasión se llega a decir que el proyecto de Hodgson es “*un proyecto incompleto*”³³, y que el mayor defecto técnico que tenía estaba en la forma de montar las escolleras que proponía, porque “*la experiencia en los cerramientos de los boquetes de Santa Ana en la misma localidad, que tales escolleras desaparecen envueltas entre las olas del más pequeño temporal del invierno, y hasta los bloques artificiales de 10 metros cúbicos de volumen son lanzados por las encrespadas olas del Océano por encima de los muros que se elevan 6 metros sobre la pleamar viva equinoccial. Las dimensiones generales de las obras carecen de la resistencia y estabilidad necesaria para resistir el embate continuo de las olas. El contramuelle interior, tal cual se ha proyectado, es imposible que se ejecute, pues tiene pocas más condiciones que un tabique de panderete en medio de la mar*”³⁴.

El proyecto de Pérez del Molino estaba tan bien hecho, diseñado para ganar la partida en los despachos gubernamentales, que incluso en los presupuestos de ejecución las distancias eran abismales: Hodgson pretendía gastarse en las obras entre dos y tres millones de reales; y Pérez del Molino deja traslucir la intención de emplear cerca de veinte millones. Por último, por si quedaba todavía alguna duda sobre las preferencias, el primero de los pretendientes quería explotar todas las actividades del puerto, mientras que “*En el del Sr. Pérez del Molino se deja libre, como hoy está, el puerto viejo; con la declaración explícita de no imponer derecho alguno de tránsito, aun cuando real y positivamente por la nueva construcción los barcos obtienen grandes ventajas*”³⁵.

6. GRAN FIASCO (1873 – 1885)

El enfrentamiento por hacerse con las obras y explotación del puerto acabó en el mismo año 1873 con el triunfo por resolución gubernativa de Ramón Pérez del Molino. En realidad, con la perspectiva de los años parece claro que ambos proyectos eran irrealizable. El del inglés por malo, y el del santanderino casi por utópico.

Las pretensiones de Carlos Hodgson pasaban por hacer obras con demasiada prisa y con un sustento técnico pagado de fallos. Parece que tanto éste como el propio Ayuntamiento de

³³ Ibidem, p. 9.

³⁴ Ibidem, pp. 9 y 10.

³⁵ Ibidem.

Castro estaban obsesionados más por acelerar el desarrollo minero que por realizar un puerto de buena calidad arquitectónica. Pensaban más en trabajar sobre la marcha: cuanto más mineral se extrajera y embarcara por Castro, más “sobre la marcha” se podrían mejorar, y si era necesario corregir, los trabajos de construcción del puerto.

En cambio, Pérez del Molino, y algo de ello sospechó con razón el Gobierno municipal castreño desde el principio, metido en la batalla de convencer a los ingenieros ministeriales y provinciales de que su proyecto era el mejor, elaboró un plan tan bueno, sofisticado arquitectónicamente y tan caro de costear, que al final era muy difícil de llevar a la práctica.

Es cierto que la inestabilidad política y la presencia del conflicto Carlista no posibilitaron que el concesionario santanderino pudiera hacer mucho en los primeros años. Pero luego, las sospechas de los castreños de que aquel personaje iba a hacer poco y que se movía por otros intereses, como los de cortocircuitar el crecimiento de rivales en el negocio minero, se volvieron una dramática realidad. El Consistorio, antes solo oponente, con el paso de los años se volvía un encarnizado enemigo, constatando que los trabajos de Pérez del Molino eran una “tomadura de pelo” y auténtico engaño.

Las actas municipales entre los años 1876 y 1885 están llenas de acuerdos y referencias de las misivas mandadas al Gobierno civil con la constante queja de que Pérez del Molino no avanzaba absolutamente nada en los trabajos comprometidos. En el mes de octubre de 1877 lo único que había hecho era reventar algunas zonas de rocas, arrojándolas a modo de escollera de bloques naturales en los alrededores de Santa Ana y San Guillén. Los concejales castreños, irritados, pedían la paralización de las “chapuzas” y la rescisión de la concesión, señalando que:

“(...) que sin embargo de las repetidas instancias presentadas a la Corporación por D. Ramón Pérez del Molino concesionario de las obras de mejora y ensanche de este puerto, y de las diversas reuniones tenidas con los municipios anteriores y mayores contribuyentes para resolver sobre este importante asunto, y encontrarse la Corporación animada de los mejores deseos de coadyuvar la realización del expresado proyecto, habían observado hasta el día que no era otra la idea del Sr. Molino que venir entreteniéndolo y prorrogando indefinidamente la realización de las obras, modificando en algún tanto los proyectos y dando lugar con los insignificantes preparativos y extracción de piedra que ha efectuado, tener la corporación que acudir en queja al S. Gobernador civil para la paralización de los pequeñísimos trabajos que comenzó a realizar en los puntos del pedregal y San Guillén, destruyendo los peñascos naturales que defienden del primer punto a la población en los fuertes temporales tan frecuentes en esta costa de Cantabria, y haciendo desaparecer del segundo las peñas que había en él y que están expuestas con las grandes mares a cerrar por completo la entrada de este puerto: que sin embargo de haberse ordenado por la Autoridad superior de la Provincia, previo dictamen del Ingeniero Jefe de la misma en veinte y ocho de Noviembre de mil Ochocientos setenta y cuatro, la extracción de la piedra que el concesionario ha echado en el punto denominado Santa Ana a lo largo del dique del Este de la

actual dársena, cuya entrada se halla sumamente amenazada por esta causa...”³⁶.

La queja no tuvo efectos, pues sabemos que a comienzos del año 1879 Pérez del Molino volvió a “retomar” las obras³⁷. Pura forma de hablar, puesto que lo único que estaba haciendo eran pequeñas acciones y reparos de ínfima importancia, destinados más a simular actividad que a construir el puerto en el plazo estipulado por la concesión oficial. Incluso las autoridades portuarias se dieron cuenta de ello claramente al empezar la década de 1880, e intentaron que el concesionario se dejara de dilaciones y papeleo administrativo y empezara de una vez la obra:

“Real Orden de 6 de junio de 1883, declarando improcedente la demanda presentada ante la Sala de lo Contencioso del Consejo de Estado por el Licenciado D. Manuel Balbás, a nombre de D. Ramón Pérez del Molino, contra la Real Orden de 27 de diciembre de 1882, que dispuso confirmar la orden de la Dirección general de Obras públicas de 7 de marzo de 1881 desestimando en todas sus partes las pretensiones aducidas por D. Andrés Pérez del Monje acerca de las obras de ensanche y mejora del puerto de Castro Urdiales, y encargar al Ingeniero Jefe de la provincia de Santander marcara al concesionario el grado de actividad que había de desplegar para quedar realizados los trabajos en el plazo de los ocho años que se tenía estipulado”³⁸.

Desgraciadamente para los intereses de Castro Urdiales solamente el paso de los años demostró que la animadversión contra Pérez del Molino tenía fundamentos claros y objetivos. Los hechos hablaban por sí mismos, y el Gobierno no tuvo más remedio, no sin que el interesado pleiteara tozudamente, que reconocer que no se había hecho nada y rescindir la concesión por Real Orden de 10 de noviembre de 1885. Así recibían los ediles castreños la noticia:

“Fue leída la Real Orden del diez del corriente por la que se declara caduca con pérdida de la fianza a favor del Estado la concesión de las obras de mejora y ensanche de este puerto otorgada a d. Ramón Pérez del Molino, por orden del Poder ejecutivo en veinte y nueve de septiembre de mil ochocientos setenta y tres, quedando enterados los Srs. Concejales de dicha Real disposición y de haberse consultado por el Sr. Presidente acerca de la forma en que ha de solicitarse y obligar al Sr. Molino a la desaparición de las casetas de madera que tiene establecidas en el Arenal, para que quede expedito al servicio público, como lo ha estado anteriormente el terreno acotado por dicho Señor”³⁹.

¡Cuánto tiempo perdido! Sólo tres días después de ser suprimida oficialmente la concesión, llegaba a Castro el entonces Ingeniero Jefe de Santander, Eduardo Miera, para en compañía del Alcalde y autoridad militar marítima reconocer el estado de las obras, por llamarlo otra vez de alguna forma, y levantar acta de ello. En el documento redactado se

³⁶ A.M.C.U., L. 10, Actas, 11 de octubre de 1877.

³⁷ Ibidem, 22 de febrero de 1879.

³⁸ Memoria sobre las Obras públicas desde 1º de enero a 31 de diciembre de 1883, Madrid 1886, p. 187.

³⁹ A.M.C.U., L. 13, Actas, 19 de noviembre de 1885.

anotaba con enorme crudeza el resultado del gran fiasco que Pérez del Molino resultó al final para los castreños:

“No se está trabajando por lo menos desde principios de mil ochocientos ochenta y dos en la cantera (Los Huertos), ni desde fecha más remota que lo menos data de cinco años en las obras necesarias de la playa, como es público y notorio, no teniendo tampoco el concesionario ningún representante facultativo en esta villa; resultando que durante los doce años que data la concesión no se ha ejecutado absolutamente nada de las obras del proyecto...”⁴⁰

⁴⁰ A.M.C.U., leg. 1.335, doc. 1, “Acta de reconocimiento de los trabajos ejecutados por D. Ramón Pérez del Molino, concesionario de las obras de mejora y ensanche del puerto de Castro-Urdiales hasta el día de la fecha”, 13 de noviembre de 1885.

V

DÍCIDO: ROMPEOLAS, DIQUES, EMBARCADEROS Y CARGADEROS DE MINERAL ¿UNA ALTERNATIVA AL PUERTO DE CASTRO URDIALES?

El 17 de enero de 1874 aparecía publicada en los boletines oficiales una “Orden autorizando a Juan Bailey Davies para construir un puerto en la ensenada de Dícido, provincia de Santander, destinado al embarque de minerales”¹. La fecha y el lugar son todo un compendio de mensajes históricos: en 1874 hacía un año que las obras y posterior explotación del puerto de Castro Urdiales habían sido concedidas a Ramón Pérez del Molino; por ello era difícil ya que otras empresas mineras pudieran controlar el espacio portuario en concordancia con sus intereses; y existía la impresión general de que las obras o nunca se iban a realizar o se harían muy lentamente a base de muchos años. Para los mineros la solución podía estar en la construcción de otros espacios portuarios cercanos a las minas pero diferentes al propio de Castro, aunque dentro de su jurisdicción.



Da la impresión de estar asistiendo a tiempos caracterizados por una carrera enloquecida emprendida por todo el mundo relacionado con la minería por hacerse con concesiones portuarias en exclusiva. La legislación de 1868 había abierto la posibilidad para que el capital particular pudiera contribuir a dinamizar la construcción de nuevas obras. Pero en realidad, la posibilidad fue utilizada para realizar un reparto de la costa en cotos privados y particulares. La promesa de invertir grandes partidas particulares en nuevos puertos se quedó al final en eso: una simple promesa. Como es natural, las empresas mineras concesionarias de los puertos buscaban los mayores beneficios posibles, y cuanto más rápidamente mejor, de mano de la extracción y exportación de minerales. Por eso, hicieron únicamente aquellas obras que de forma más acelerada y con unos gastos menores posibilitaran el buen fin de su estrategia empresarial. La promesa, tal como evidencia muy claramente el caso de Dícido que ahora empezamos a estudiar, de levantar un gran rompeolas se quedó en la construcción de embarcaderos y cargaderos, muy eficaces, pero de menor calibre arquitectónico. Evidentemente primó la

¹ Revista de Obras públicas, 21-22, 1873-1874, pp. 9-11.

realización de obras de interés particular en detrimento del enfoque de interés general por desarrollar íntegramente los espacios portuarios. No obstante, no cabe duda, de alguna manera, de rebote, las obras mineras contribuyeron a mejorar las dotaciones marítimas de las zonas en que se ubicaron. Pero en mucho menor calibre de los que preveía la ley cuando abrió la espita de la participación privada en el mundo de las infraestructuras portuarias.

1. UN PUERTO PARA DÍCIDO

Hacia ya más de medio siglo que en las inmediaciones de Mioño se explotaban, todavía a pequeña escala, diversos yacimientos de mineral de hierro, y que se exportaba también reducidas cantidades a través del puerto de Castro Urdiales. Pero fue a partir de comienzos de la década de 1870 cuando la cosa empezó a ir más en serio. Dos socios, el bilbaíno Guillermo de Gotilla y el comerciante británico afincado en la capital vizcaína Jhon Bailey Davies, se hicieron con las minas de “El Alta” en Dícido y empezaron a explotarlas con el propósito de exportar el grueso de la producción por vía marítima. En un principio la salida siguió siendo por Castro. Como apunta L. Prada, sin duda el mejor conocedor y estudioso del sector minero castreño, “(...) la mayor dificultad de estas minas en lo alto de la montaña era el transporte del mineral. La más importante de ellas, desde el principio al fin, fue la “Anita”, junto a la cual nació el poblado minero de Campozcurra y desde allí se instaló el primer artefacto de transporte minero de nuestra comarca, que consistía en una “tranvía aéreo” o línea de baldes sistema Hogdson (cable sin fin) que descendía el mineral hasta cerca de la curva de Balcava, en la carretera de Bilbao Santander, en Mioño y desde este punto lo acarrearán con bueyes hasta un depósito en el puerto de Castro, para cargar por medio de gabarras a los barcos surtos en la bahía, si su calado les permitía atracar en los muelles de la Dársena”².

Pero, justo cuando en el año 1873 empezó a funcionar el tranvía aéreo y los socios planificaban aumentar producción y exportación, se encontraron con un grave problema. Como ya conocemos, otro personaje con intereses mineros, Ramón Pérez del Molino, se había hecho con el control oficial del puerto de Castro Urdiales. Este hecho podía suponer que en un momento dado pudiera quedar cortada la salida del mineral por Castro, o cuando menos que el santanderino concesionario de las obras pusiera algún tipo de traba. De hecho una de las primeras cosas que hizo Pérez del Molino fue echar grandes cantidades de piedras en la zona por la que normalmente embarcaban los empresarios de las minas de Dícido su mineral por Castro. La solución y respuesta inmediata de estos últimos fue el hacerse con otra concesión portuaria, y proyectar la construcción de un nuevo puerto precisamente en la ensenada de Dícido.

El 31 de diciembre de 1874 J. R. Vizcarrondo, como apoderado del solicitante Juan Bailey Davies, presentó en Madrid el “*Proyecto definitivo del Puerto de Dícido*”³. La memoria y planos estaban abalados por la reputación de los autores “*los señores David Stevenson, vicepresidente de la Sociedad de Ingenieros Civiles y Thomas Stevenson, miembros del Instituto nacional de Ingenieros civiles (Inglaterra)*”⁴. Las pretensiones realmente eran muy

² Prada, Ilustración, febrero de 1997.

³ A.G.A., s. O.P., caja 1.220, nº. 43.

⁴ Ibidem, p. 2.

ambiciosas, pues de llegar a hacerse, Dícido podía convertirse en un entramado portuario tan importante como el propio de Castro Urdiales:

“Las obras definitivas del puerto de Dícido, consistirán en un Rompeolas que arrancando del punto marcado en el plano, al Oeste de la ensenada, avanzará en el mar hasta una longitud de 274 metros en dirección Nordeste, terminando a una profundidad de 7,30 metros (24 pies) en bajamar de mareas vivas, con 4,60 metros (15 pies) de subida.

Después de un estudio detenido de la localidad, y de una escrupulosa observación de los vientos reinantes y de las sondas, en toda la ensenada, somos de parecer que el Rompeolas debe trazarse de manera que la marejada al topar contra él, se dirija hacia la parte de tierra y no hacia la punta exterior de la construcción, a fin de evitar que algunos bloques sean destrozados por ella y arrojados en medio del canal de entrada.

Por esta misma razón y como consecuencia del estudio detenido de la localidad, colocamos la entrada del puerto al Este, según aparece en el plano definitivo, en vez de situarse al Oeste, como se designó en el primer proyecto presentado.

Tampoco creemos necesario ni prudente, construir dique alguno en la parte Este de la ensenada, porque estrecharía la boca haciendo peligrosa la entrada y salida de buques, siendo así que existe un canal ancho y profundo en dirección Este y hacia el puerto que proporciona gran facilidad a la entrada y salida de los buques de mayor porte.

*El rompeolas, se construirá con arreglo a la sección que acompaña al plano: sus taludes interior y exterior, tendrá las inclinaciones anotadas en ella. **Se construirá con bloques artificiales y escollera, hasta el nivel de bajamar: a cuya altura se enrasará con mampostería hidráulica, continuando la construcción con bloques artificiales, sentados por hiladas, hasta alcanzar la altura total, de la coronación y el parapeto.***

Los bloques que deberán emplearse en esta construcción se compondrán de argamasa con cemento de Pórtland, Zumaya, Dícido o cualquier otro que el concesionario juzgue conveniente, siempre que las experiencias hechas con estos materiales den la seguridad de sus buenas condiciones para la obra.

Las dimensiones de los bloques, serán: cuatro metros de longitud; dos metros y medio de ancho, y dos metros de altura, o sea un volumen de veinte metros cúbicos.

La cabeza del Rompeolas se construirá con bloques de cien toneladas, en una longitud de treinta metros (100 pies).

A sotavento del Rompeolas, se construirán los cargaderos para minerales, cuya situación exacta y longitud, se determinará mejor, cuando la construcción del Rompeolas haya avanzado lo suficiente, y según se vaya desarrollando la exportación. Indicamos en el plano, el emplazamiento más probable de uno de estos cargaderos de 160 metros (530 pies) de longitud que avanza hasta la profundidad de 5,20 metros (17 pies) de agua en bajamar.

Para la construcción de los cargaderos, en el interior del puerto de Dícido, se empelarán los bloques artificiales, la piedra, la madera y el hierro, combinados de la manera más conveniente para obtener la economía y la solidez que exigen estas construcciones”⁵.

⁵ Ibidem.

El diseño (ver planos adjuntos), materiales y métodos de construcción eran impecables desde el punto de vista teórico. Se iban a usar los procedimientos más modernos de la época. Pero, otra vez, todo se quedó en un simple proyecto. Y hasta bien entrada la década de 1880 Juan Bayley siguió embarcando la mayor parte de la producción minera a través del puerto de Castro⁶. Sabemos, gracias a las actas de los plenos municipales de Castro, que a comienzos de 1880 Bailey solicitaba permiso al Ayuntamiento para embarcar mineral en el puerto. Se le asignó, a modo de depósito, un trozo de terreno cercano al muelle Norte en la Dársena, a la vez que se le señalaba la ruta a seguir por las calles para el paso de las carretas cargadas con mineral⁷. Las cantidades embarcadas debieron aumentar considerablemente, pues finalizando el año 1880, el comerciante, concesionario de las obras de Dícido y empresario británico comunicaba al Concejo castreño que ya no cabía más mineral en el depósito del “Campillo” y que necesitaba autorización para poder hacer depósitos mineral en el mismo piso del muelle Norte⁸.

Mientras tanto, parece que las provisiones y plazos para hacer las obras portuarias de Dícido no se estaba cumpliendo:

“En el mes de septiembre del año 1873 se presentó a la Superior aprobación el proyecto de rompe-olas, cuyo plano acompaña, con el objeto de establecer un puerto en la ensenada de Dícido, inmediata a Castro-Urdiales, provincia de Santander. Este proyecto aprobado en 17 de enero de 1874, y, después de haber solicitado y obtenido diferentes prórrogas, debe quedar terminado por último plazo, dentro de cuatro años o sea para principios del año 1888.

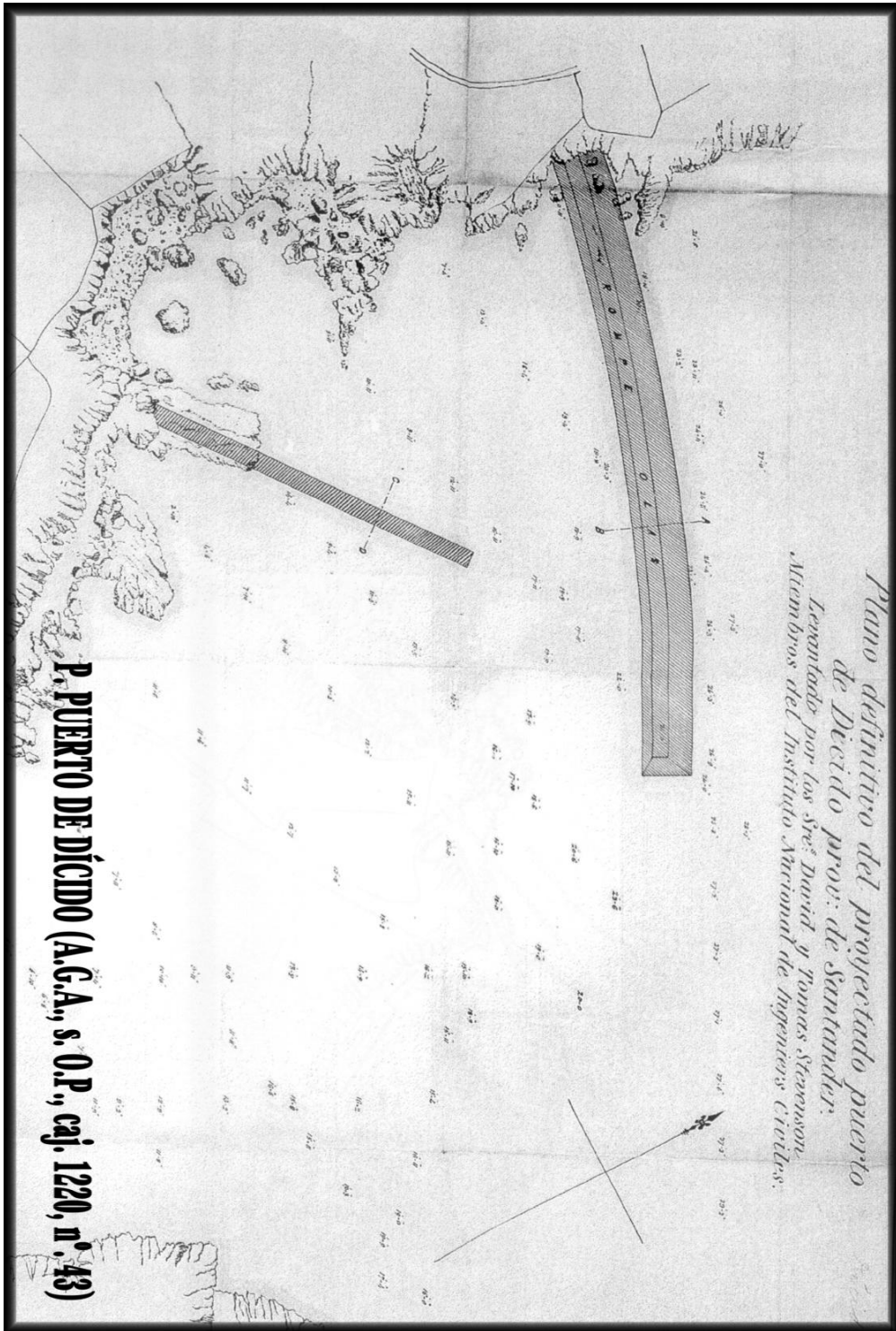
La habilitación de este puerto, tema principal, o mejor dicho tiene por único objeto el poder depositar en las bodegas de los buques y al abrigo de las fuertes mares tan frecuentes en aquella costa los minerales de hierro procedentes tanto de las minas de “Safo” y “Rebeñaga” como las que disponía la Sociedad entre la divisoria de Vizcaya con la provincia de Santander y la ensenada de Dícido”⁹.

⁶ A.M.C.U., L. 10, Actas, 9 de mayo de 1878.

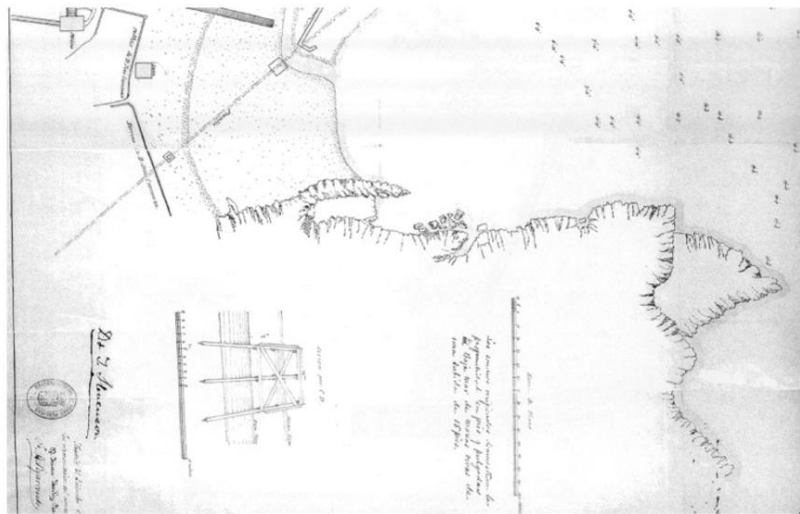
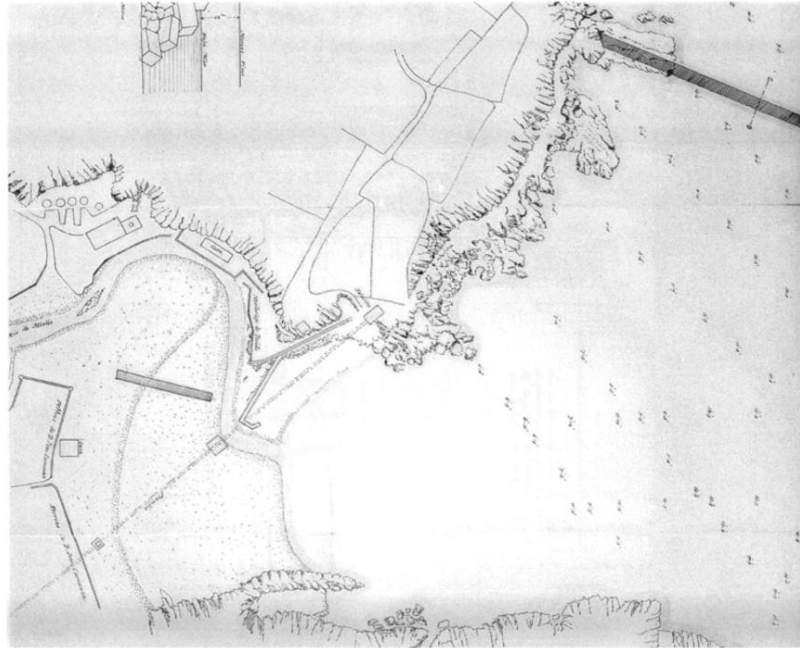
⁷ Ibidem, 10 de enero de 1880.

⁸ A.M.C.U., L. 11, Actas, 22 de diciembre de 1881. el 18 de enero de 1888 acabó el permiso que Bayley tenía para almacenar mineral en los terrenos públicos próximos al muelle norte de la Dársena. La marcha del inglés dio lugar a que “Dada cuenta de la instancia de D. Rafael Ibáñez de esta vecindad, solicitando el arriendo por cuatro o seis años, la faja de terreno que existe entre el punto llamado de San Guillén a la esquina delante del arco del Santísimo, con objeto de destinarlo a depósito de carbón mineral para el abastecimiento de los vapores que cargan mineral en Dícido y Salta-Caballo”, L. 17, Actas, 8 de junio de 1888. Todavía en 1890, muy poco antes de erigir el cargadero de San Guillén, el Ayuntamiento accedía a la petición “presentada por D. Julián Ybarrondo vecino de esta villa solicitando en arriendo un terreno radicante en San Guillén, contiguo al muelle Norte de este puerto, lindante al N. Con el murallón de la puerta del Santísimo, al S. con la bajada al muelle, al E. con el mar y al O. Con la subida a la Iglesia de S. María, con objeto de depositar el mineral de hierro, accedió la Corporación...”, L. 18, Actas, 10 de abril de 1890. Todavía en 1890, muy poco antes de erigir el cargadero de San Guillén, el Ayuntamiento accedía a la petición “(...) presentada por D. Julián Ybarrondo vecino de esta villa solicitando en arriendo un terreno radicante en San Guillén, contiguo al muelle Norte de este puerto, lindante al N. Con el murallón de la puerta del Santísimo, al S. Con la bajada al muelle, al E. Con el mar y al O. Con la subida a la Iglesia de S. María, con objeto de depositar el mineral de hierro, accedió la Corporación...”, L. 18, Actas, 10 de abril de 1890.

⁹ A.G.A., s. O.P., caja 1.220, nº. 40.



PUERTO DE DÍCIDO (A.G.A., s. O.P., caj. 1220, n.º 43)



2. EMBARQUES EN LA CALA

En 1883 se iba a producir un cambio técnico, que al final tendrá consecuencias muy importantes y decisivas en cuestiones portuarias: la empresa explotadora de las minas construyó un ferrocarril de cadena flotante de 3 Km. y un plano inclinado, para unir el

yacimiento con una serie de depósitos de mineral instalados en la ensenada de Dícido¹⁰. Suponía un cambio completo de la estrategia empresarial. Por una parte, para aprovechar la buena coyuntura internacional del negocio minero, se apostaba definitivamente por extraer mineral a mucha mayor escala. Y por otra, no cabe duda de que también definitivamente se optaba por Dícido como punto de embarque, con el objetivo de resolver otros dos problemas: reducir los grandes costos que antes suponía llevar el mineral hasta Castro, con la dificultad añadida que era depender en el embarque de los permisos del Ayuntamiento¹¹ y del titular concesionario Pérez de Molino; y, además, empezar a hacer algunas obras, a las que Bailey se había comprometido cuando oficialmente fue reconocido como concesionario del puerto, en la cala de Dícido.

Comentaban los dirigentes de la Empresa en el año 1883:

“Desde el año 1870 en que se dio principio a la explotación de estas minas se ha continuado explotando, excepto el período de la desastrosa guerra civil, de año en año mayores cantidades de mineral distando sin embargo todavía mucho de la cifra que se desea embarcar por no haberse conseguido, a pesar de los grandes esfuerzos hechos en el laboreo de las minas, obtener en ninguna de ellas lo que verdaderamente debe llamarse una mina, que es aquella que puede dar lugar a una explotación continuada y regularizada con relación a los medios de arrastre establecidos: esto no obstante, se han puesto en acción los medios para hacer una mayor explotación, como lo prueban el reciente establecimiento de un ferro-carril de cadena flotante en sustitución del tranvía aéreo sistema “Hodgson” primitivamente instalado, la construcción de varios muelles para ganar emplazamiento en la Estación de la descarga, y finalmente el haber efectuado un enorme movimiento de tierras ampliando el emplazamiento de los depósitos de minerales, en cuyas obras se han invertido un capital que pasa de 1.250.000 pesetas”¹².

Se construyeron, además de los ya comentados depósitos, unas pequeñas escalas de mampostería a modo de primitivos embarcaderos, bien es cierto que muy lejos de los que en el proyecto portuario había plasmado J. Bailey, y se empezó a cargar el mineral en los barcos mercantes con un sistema todavía muy primitivo y costoso, tanto económica como humanamente:

“El sistema que se emplea hoy para cargar los buques es el siguiente: Anclada la embarcación a la entrada de la ensenada y a mayor o menor distancia de la costa según su calado (distancia que nunca excede de 200 a 300 metros) se procede a la carga sirviéndose de lanchas para esta operación; estas lanchas atracan a unos pequeños muelles salientes en rampa en donde cada una recibe de 3 a 4 toneladas de mineral empaquetado en cestos que se descargan a los buques una vez arrimadas a su costado.

¹⁰ Homobono(94).

¹¹ De hecho en el año 1888 cesó el arriendo y permiso que tenía Bailey para almacenar mineral en las cercanías de la Dársena de Castro.

¹² A.G.A, s. O.P., caja 1.220, nº. 40.

Este sistema, o, hablando con más propiedad, esta manera de embarque absorbe por sí sola todas las utilidades del negocio, y reclama por lo tanto un medio cualquiera más perfeccionado para depositar directamente en las bodegas de los buques el mineral que arrastran las wagonetas del ferro-carril de cadena flotante. Además, aún disponiendo de suficiente número de lanchas y con mar tranquila apenas se consigue embarcar 300 toneladas al día, mientras que las medias de extracción y arrastre permiten hacer cuando menos un doble trabajo. De lo que queda expuesto se deduce que ni las minas de que dispone la Compañía permiten por hoy una explotación en gran escala ni puede cargarse más que una parte de lo que se extrae y aún ésta en condiciones muy onerosas”¹³.

Se empleaba en este sistema abundante mano de obra, en la que no faltaban, a pesar de la dureza del trabajo, un gran contingente de mujeres. Prada, citando literalmente las “Memorias de la empresa”, señala que “Unas 7 u 8 toneladas fueron trasladadas de esta manera y descargadas a mano en los barcos que permanecían a cierta distancia de la costa. Más tarde se reemplazó el uso de cestos por el de cajas de madera que contenían cerca de una tonelada de mineral y se trasladaban en las gabarras para que pudiesen ser izadas por las grúas de vapor de las propias embarcaciones. Este cambio produjo un gran ahorro de tiempo y dinero...”¹⁴

3. PRIMER EMBARCADERO DE MINERAL EN LA ENSENADA DE DÍCIDO: JUAN BAILEY DAVIES

La empresa minera de Dícido, aunque esta ya es otra *historia*, cambió en poco tiempo en más de una ocasión de titularidad. Las minas de Lusa¹⁵, al principio gestionadas por Bailey y sus socios, pasaron a manos de la británica *Hollway Brothers* y en el año 1883 a la de *Dícido Iron Ore Company Limited*. En todas ellas, sin embargo, siguió participando Juan Bailey, el concesionario, no lo olvidemos, del puerto. La última compañía quiso ya dar un tirón definitivo al negocio y pensó en el mismo año de su establecimiento en montar un embarcadero de mineral a gran escala, sustituyendo así el anterior y rudimentario sistema, casi artesanal.

Se dibujaba nítidamente y sin tapujos la estrategia marítima que desde un principio se había ideado: Bailey se hizo con el dominio de la ensenada con la promesa de levantar un puerto en toda la extensión de la palabra; pero una vez conseguida la concesión, optó por la solución más barata y rápida, que no era otra que levantar un simple embarcadero. Por eso, en la petición hecha por la empresa para que se autorizase el nuevo proyecto, se argumentaba así de sutilmente, sosteniendo el cambio de rumbo en las obras:

“¿Es por el momento prudente proceder a la construcción del puerto, o debe por el contrario prescindirse de él construyendo un embarcadero que permita cargar con economía todo el mineral que arrastra el ferro-carril de cadena flotante?”

¹³ Ibidem.

¹⁴ Prada, febrero de 1997, ob. cit.

¹⁵ Prada, Ilustración, abril de 1997.

La construcción del rompe-olas para la habilitación del puerto en la ensenada de Dícido calculo ascendería, sin pecar de exagerado, a la respetable cifra de 2.500.000 pesetas, cuyo capital no se comprende pueda ser reproductivo para los intereses de la Empresa.

En efecto, basta la sola inspección del plano general para convencerse de que dada la topografía del terreno y partiendo del supuesto que hoy estuviera construido el puerto de Dícido, nunca podrían ser tributarias de él las minas de "Sofo", "Rebeñaga" ni menos el grupo de minas de Sopena enclavadas en Vizcaya, teniendo que concretarse la Compañía a las minas de que dispone, las cuales según se ha dicho solo producen una limitada cantidad de mineral, y no podrían ser tributarias, repito, por ser muy difícil y costosa su unión con los medios hoy establecidos, aún cuando para conseguirlo se instalaran planos inclinados, tranvías aéreos u otro sistema análogo de arrastre; porque por más que estos planos inclinados y tranvías aéreos sean un buen medio de transporte hasta un límite dado y en casos determinados, bien para salvar ciertos accidentes topográficos, bien como auxiliares de otras vías, nunca como sistema pueden ponerse en parangón con otros más perfectos y destinados a más vastas y más económicas explotaciones, como es por ejemplo el establecimiento de una vía férrea ordinaria desde el punto de embarque hasta el corazón de la cuenca minera. Si a estas consideraciones se agrega la de que el inteligente Ingeniero Sor. Peñarredonda tiene ejecutado un estudio de ferro-carril en estas condiciones desde las minas de Sopena hasta el puerto mismo de Castro-Urdiales, parece quedar demostrado que sería, económicamente considerado, una imprudencia el aventurarse hoy a invertir un fuerte capital en la construcción de un rompe-olas en la ensenada de Dícido con la esperanza de acrecentar sus arrastres con los minerales procedentes de aquellas minas. Por el contrario, el capital que se invirtiera en la ejecución del embarcadero sería altamente reproductivo para los intereses de la Compañía, porque no solo podría embarcarse mayor cantidad de mineral sino que también esta operación se ejecutaría por el 20%, cuando más, de lo que cuesta en la actualidad el cargue con el intermedio de las lanchas.

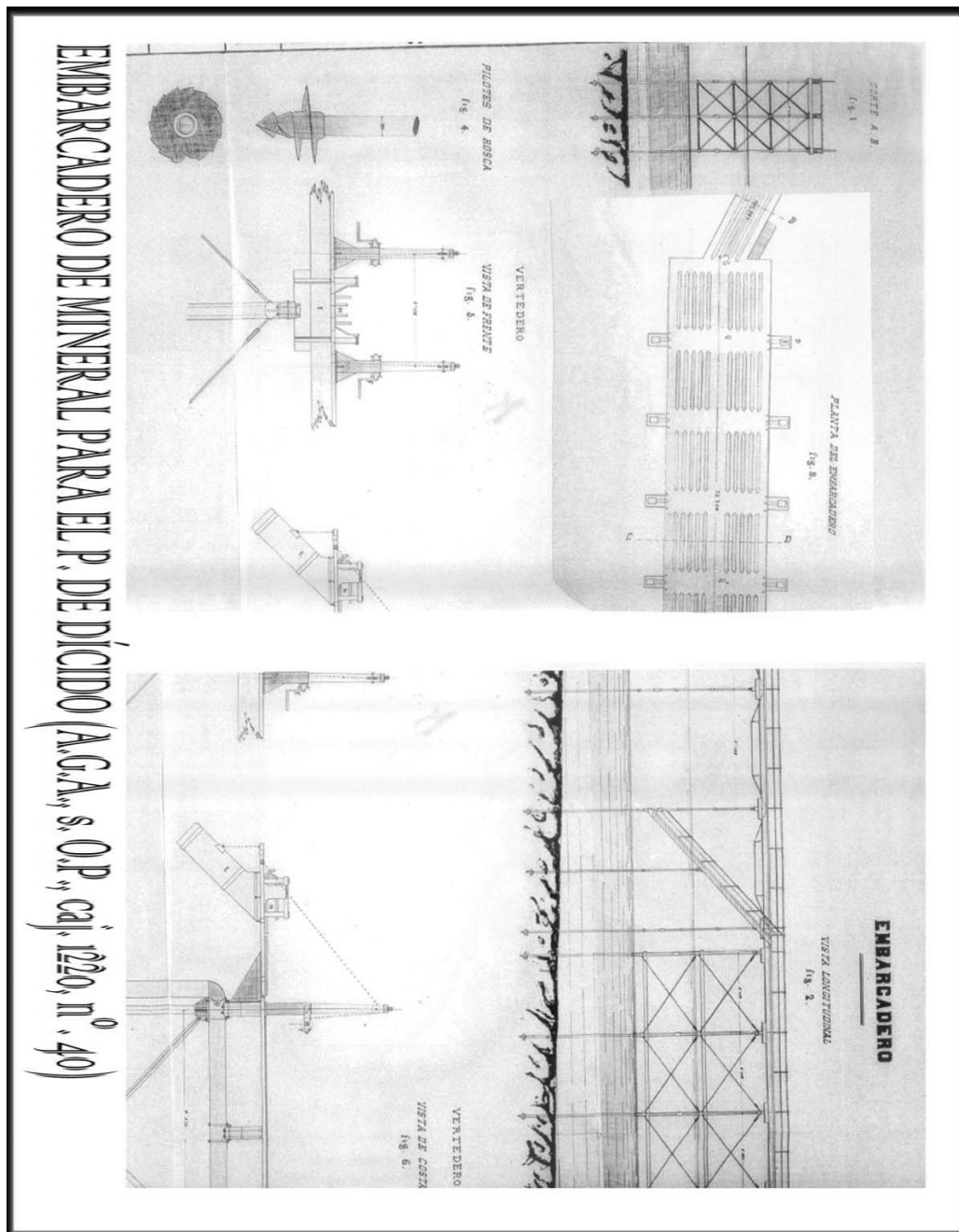
Según los libros de contabilidad y tomando por base los tres últimos trimestres en que se ha hecho la explotación con más regularidad debida a la bien entendida instalación del ferro-carril de cadena flotante, el cargue desde los depósitos al buque ha costado por término medio 3,15 pesetas por tonelada.

El embarcadero que se proyecta, arranca de los depósitos mismos al nivel de sus vías de servicio y tiene una longitud de 234 metros, las mismas que se hará necesario prolongar aquellas vías: y en estas condiciones no puede prudencialmente calcularse que el arrastre de una tonelada a 234 metros de distancia, vertiéndola en su extremidad en la canal por la que lo ha de recibir el buque, cueste más de 0,625.

Además, la práctica nos enseña que la cantidad de mineral que puede cargarse con lanchas no pasa de 70.000 toneladas anuales, siendo así que las minas y el ferro-carril de cadena flotante permiten hacer una explotación de 140.000,



PROYECTO EMBARCADERO
 MINERAL DE DÍCIDO
 (A.G.A., s. O.P., caj. 1220, n.º. 40)



cantidad si bien todavía poco halagüeña para lanzarse a invertir en nuevas obras grandes capitales, suficiente sin embargo para poder producir un buen rendimiento siempre que el importe de aquellas no pase de los justos límites que aconseja una prudente economía.

Estas son las principales razones por las que se somete a la Superior aprobación la construcción del embarcadero de Dícido”¹⁶.

Por fin, después de pasar todos los trámites Establecidos por la ley, el Gobierno promulgó una Real orden el 25 de junio de 1884 por la que se autorizaba a Juan Bailey a

¹⁶ A.G.A., s. O.P., caja 1.220, n.º. 40.

construir el embarcadero de minerales, con independencia del rompeolas y demás obras del puerto de las que también era el concesionario. Se daba un plazo de seis meses para empezar los trabajos y de tres años para la finalización completa¹⁷. El trazado y pormenores se ajustarían a lo indicado en la memoria adjunta al proyecto presentado en el Ministerio:

“Basta la sola inspección del plano para formarse una cabal idea del sistema de embarcadero que se proyecta.

Este tiene una longitud total de 234,87 metros, que es la suficiente para cargar a flote los mayores vapores que se dedican al tráfico del mineral, y todo el material que se emplea en él es de hierro, exceptuando los largueros, travesaños, las defensas y el tablero que son de madera. El primer tramo tiene una longitud de 161,587 metros con 5,40 de ancho para permitir la instalación de 4 vías de 0,45 que es el adoptado en el camino de cadena flotante. El segundo tiene una longitud de 73,200 metros con 14,63 de ancho, en el que van colocadas 10 vías. La principal, o, mejor dicho, la única razón que ha motivado el establecer la parte que propiamente debe llamarse embarcadero formando ángulo con el resto del muelle, ha sido la de conseguir que el buque a la carga presente siempre la proa al oleaje que se produce en aquella ensenada. En este segundo tramo del embarcadero, al cual deben atracar los buques, se colocan 10



planchetas salientes F o sean 5 por cada lado; cada una de estas planchetas contiene un canal E por cuyo intermedio se eposita el mineral en las bodegas del buque. La principal razón que ha motivado el establecimiento de este crecido número de canales

obedece a que se desea poder cargar dos buques a la vez en el menor tiempo posible, y esto solo puede conseguirse cargando en ambos costados con varios canales colocadas a corta distancia la una de la otra para que viertan al mismo tiempo el mineral en dos escotillas, evitando por este medio una doble maniobra. Diez vías interrumpidas en sentido longitudinal, apoyadas sobre unas planchetas de hierro fundido, permitirán hacer con desahago todas las maniobras de carga, disponiendo de suficiente emplazamiento para tener un buen número de wagones cargados sin interrumpir la marcha del tranvía de cadena flotante cuando por cualquier circunstancia imprevista haya que paralizar momentáneamente el cargue.

Al llegar las wagonetas cargadas a la extremidad S del primer tramo del embarcadero las coge un peñón, y como estas no pesan, cargadas, más que 800 Kilogramos se manejan en la plancha Q haciéndolas girar con facilidad en cualquier sentido, encarrilándolas en la vía que más conviene para descargarlas en una de las canales con el auxilio de otras planchas Q´, colocándolas después de descargadas, y con igual facilidad, en la vía que se desea, así del uno como del otro costado. Al llegar la wagoneta a una de las planchadas se coloca en un ligero bastidor de hierro descentrado N que gira con el peso de éste, vertiendo

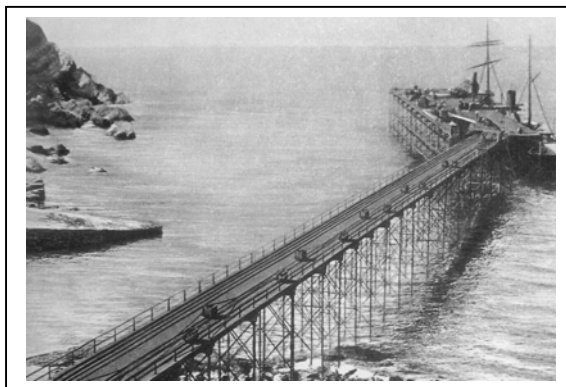
¹⁷ Memoria de las Obras públicas desde 1º de enero a 31 de diciembre de 1884, Madrid 1887, p. 203.

de frente el mineral sobre la canal y volviendo a tomar por sí solo la posición horizontal después de descargado.

Tanto la plancheta saliente como la canal se sube y baja por medio de la cigüeña F, y un gran farol colocado en A alumbrará el espigón cuando se carguen los buques durante la noche.

En resumen, el embarcadero que se trata de construir en Dícido para el embarque de un mayor número de toneladas, es a todas luces beneficioso para aquella comarca, para la industria, para el comercio en general y más directamente para el Estado; por lo que se solicita, que si en su día llegara a caducar la concesión del rompe-olas, se tenga por válida y subsistente la concesión del embarcadero que es de mucha mayor importancia que el anteriormente aprobado, toda vez que no puede menos de reconocerse esta obra como de utilidad pública y no perjudicar ni menos afectar interés alguno de tercero”¹⁸.

Las obras y los trámites burocráticos se llevaron a cabo con bastante celeridad. El embarcadero entró en funcionamiento el 17 de abril de 1886¹⁹. En los años en que estuvo trabajando hubo momentos en que fue capaz de cargar en los buques llegados a Dícido hasta 1.700 toneladas diarias. Pero no fue mucho el tiempo en que se mantuvo de pie y en activo: en la madrugada del 30 de diciembre de 1894 un gran temporal que azotó a toda esta zona de la costa cantábrica en tan solo dos horas se llevó el embarcadero²⁰. Y, es que faltaba el tan ponderado al principio rompeolas.



4. EPILOGO: CARGADEROS CANTILEVER (1896 – 1975)

La producción minera, sin el embarcadero, aunque con menor intensidad, no cesó a lo largo del fatídico año 1894. La alternativa fue realizar los embarques a través del vecino cargadero de Saltacaballo de la Compañía de Setares. Entre tanto, se construyó todo lo rápidamente posible otro cargadero, pero con el nuevo sistema en voladizo de cantiliver, encargado al belga J.L. Lecocq y diseñado por Seyring en París, siguiendo el ejemplo de Saltacaballo y del también muy próximo del Piquillo²¹. “La solución consistía en una estructura metálica en *cantilever*, de 94 m. por 6 de ancho, apoyada en una pila tronco-cónica de fábrica de sillar que lo elevaba a 14 metros sobre las mareas más altas apuntalándose a la roca uno de sus extremos para impedir la basculación. Disponía de dos pisos con doble día y

¹⁸ A.G.A., s. O.P., caja 1.220, n.º. 40, “Embarcadero en la ensenada de Dícido, Memoria”, 26 de diciembre de 1883.

¹⁹ Prada, febrero de 1997, ob. cit.

²⁰ Ibidem.

²¹ A short history of the Dícido Iron Ore Company..., Londres 1909. Compendio de la historia del cargadero de Dícido.

dos tolvas superpuestas, correspondiendo una a cada piso, por las que caía el mineral a una vertedera regulada por dos cadenas enrolladas en uno”²².



La única modificación técnica de cierta importancia de este nuevo cargadero, pues así se mantuvo prácticamente una treintena de años, tuvo lugar en 1929, cuando un sistema de correas o cintas “sin fin” sustituyó al empleo de vagones²³. Pero, el viejo proyecto de crear un auténtico puerto en el ensenada de Dícido se había diluido definitivamente.

Este nuevo cargadero estuvo trabajando hasta “La madrugada del 23 de agosto de 1937 antes de que entraran las tropas de Franco, este cantilever fue dinamitado y derribado por las fuerzas republicanas en retirada. Solo quedó utilizable el pilar de mampostería en que se apoyaba... En pocos meses se instaló en Dícido un nuevo cargadero construido por *La Basconia*, con iguales características, pero más sencillo y con una sólo cinta transportadora”²⁴. La obra de sustitución del cantilever volado se finalizó al acabar el mes de junio de 1938 con técnicos y mano de obra de *Altos Hornos de Vizcaya*.

Hasta el tardío año 1975 estuvo de nuevo funcionando. Momento en que la empresa propietaria se decantó por utilizar camiones que ahora llevaban el mineral hasta la siderurgia pesada de Bilbao²⁵.

²² Homobono, ob. cit., p. 111.

²³ Prada, febrero de 1997, ob. cit.

²⁴ Ibidem.

²⁵ Como símbolo de un brillante pasado industrial, minero y marítimo, y último sobreviviente de otros parecidos, el cargadero de Dícido afortunadamente todavía se mantiene de pie. Después de años de concienciación social e institucional sobre el valor arqueológico, industrial y portuario, hoy se encuentra en proceso de recuperación bajo la perspectiva de *Patrimonio cultural*. Tras haber pasado su propiedad por manos de empresas inmobiliarias e industriales, el Ayuntamiento de Castro Urdiales se hizo con la titularidad del cargadero en el año 1986, salvándolo de un más que seguro desguace para chatarra.

VI

VUELVEN LAS INICIATIVAS Y PROYECTOS AL PUERTO DE CASTRO: 1884 – 1885

1. DELICADA SITUACIÓN, AUNQUE ESPERANZADORA

El Ayuntamiento, cuando todavía no había conseguido que fuera expulsado de la concesión a Ramón Pérez del Molino, después de años y años de engaños y dilaciones, encargó al ingeniero Rafael Martín la redacción de un “*proyecto de obras de mejora del puerto*”. Mandado que acabó y entregó el 24 de enero de 1884. Pero, como la Corporación en realidad no podía, ni pensaba, costear obras tan voluminosas y caras, con fecha de 23 de febrero del mismo año 1884, cedió el estudio y proyecto al Estado a través del Gobierno civil de Santander¹.

La situación, no de las infraestructuras portuarias modernas que eran todavía inexistentes, sobre la calificación legal y administrativa del puerto en el año 1884 era sumamente delicada. Todavía no se había logrado de hecho expulsar al malquerido concesionario Pérez del Molino. Pero tampoco el de Castro era ya un puerto directamente protegido por el Estado. En la Memoria de Obras públicas correspondiente a aquel año se decía: “Además se halla en especiales circunstancias el puerto de Castro-Urdiales, porque si bien desde el 1º de julio de 1881 cesó el Estado en su conservación por no estar comprendido en el art. 16 de la vigente ley de puertos de 17 de mayo de 1880, también es cierto que está por Real orden de 29 de agosto de 1853 declarado *puerto de refugio*, lo que no se tuvo en cuenta al redactar la ley, acaso por haber ya sido concedidas por orden del Poder Ejecutivo de la República, 29 de septiembre de 1873, a D. Ramón Pérez del Molino, las obras de mejora del citado puerto, cuyo expediente de caducidad, propuesto por el Ministerio de Fomento por no haber sido ni aun empezadas las obras, se halla en la actualidad a informe del Consejo de Estado; por lo cual el Ayuntamiento de la villa tiene solicitada y en tramitación la concesión de obras para la construcción del puerto, mediante proyecto que ha presentado, o en su defecto que el Estado las construya, considerando este puerto de refugio, como lo fue por la expresada Real orden”².

Indefinición administrativa, en que parecía que el Estado se había desentendido de momento de los gastos en las obras del puerto³. Por eso el Ayuntamiento de Castro reaccionó rotundamente y con clarividencia de ideas en una doble dirección. Por una parte, acabar, de una vez por todas, con el viejo problema de Pérez del Molino; cosa que se conseguirá, como ya hemos comprobado en otro anterior capítulo, en el año 1885. Y, por otra, encargar por su cuenta un nuevo proyecto para efectuar las tan deseadas obras de ampliación de su puerto, a

¹A.M.C.U., leg. 1493, exp. 16.

² Memoria de las Obras públicas desde 1º de enero a 31 de diciembre de 1884, Madrid 1887, p. 230.

³ Ibidem, p. 304.

fin de que así el Estado volviera a tomar conciencia de la posibilidades marítimas de la Villa y contemplara de nuevo la posibilidad de destinar a ello algunas partidas presupuestarias.

No se podía perder una oportunidad más. A principios de siglo conseguir un puerto moderno y bien dotado era la esperanza para el anhelado resurgir económico de los castreños. Pero, ahora, ya en los años ochenta, una realidad era incuestionable: el negocio de la explotación y exportación de minerales estaba allí, pujante, y una verdadera lástima que no se tradujera en un importante y desarrollado puerto. Un última oportunidad que los castreños no querían perder.

A pesar de que no había obras nuevas, en el puerto castreño se notaba nítidamente una mayor actividad. Noticias como ésta, anotada en las actas municipales, eran cosa corriente: *“El Sr. Presidente expuso: que se había presentado el Alcalde de la Sociedad de Pescadores exponiendo el mal estado en que se halla una de las escalinatas del muellecillo de bastante servicio en este puerto. El Sr. Urculo llamó la atención del Ayuntamiento acerca de los desperfectos causados en el muelle del Norte por un lugre francés, opinando que los gastos de reparación deberían de ser satisfechos por su capitán. Los Srs. Gómez y Maza (...) que tenían noticia también de haber causado daños en el muelle del Sur por un vapor inglés...”*⁴

Llegaban cada vez más barcos, veleros y vapores. Creaban problemas y desperfectos en los viejos muelles. Pero también constituía todo un mensaje de optimismo que los concejales interpretaban perfectamente y dirigían hacia la consecución de un puerto nuevo. El Ayuntamiento, con la experiencia acumulada en los años de la nefasta concesión de Pérez del Molino, quería ahora liderar directamente el asunto. Para ello ideó una estrategia muy bien calibrada: hacerse con la concesión de las obras, elaborar con su presupuesto, si era necesario, un proyecto nuevo, y, al final, ceder la iniciativa y proyecto técnico al Estado para que asumiera las cargas y gastos astronómicos que iban a suponer las obras. Se trataba de no dar oportunidades y argumentos a la Administración para que “dejara de la mano de Dios” a los tan anhelados y casi centenarios proyectos de crecimiento portuario de la Villa: que no tuvieran ninguna disculpa, ni política ni técnica, para abandonar a Castro a su suerte.

Así, además de guerrear con las últimas resistencias de Pérez del Molino, el Ayuntamiento, con el alcalde Álvaro Villota a su cabeza, encargó la confección de un proyecto para el puerto a un acreditado ingeniero de Santander, pero que no estaba dentro del organigrama del funcionariado del Ministerio⁵. Se trataba de Rafael Martín⁶. A comienzos de 1884 el ingeniero escribía esta carta al Alcalde adelantando, a modo de resumen, los grandes rasgos del nuevo diseño portuario:

“Santander, 1 de enero de 1884. Sr. D. Álvaro Villota.

⁴ A.M.C.U., L. 12, Actas, 16 de octubre de 1884. También la prensa local ofrecía a los lectores noticias abundantes reflejando claramente el aumento de la actividad costera. Un ejemplo: “Por R. O. De 21 de mayo, comunicada por el Señor Comandante de marina, se establece la libre competencia en los servicios de prácticos del puerto de Bilbao. Esta disposición ha sido bien acogida por las cofradías de Portugalete, Santurce, Algorta y Ciérvana, así como por el comercio de Bilbao.

En Castro volverá a haber constantemente varias lanchas de practicaaje como que es buen puerto para la estación de prácticos”, El sol de Castro, 15 de junio de 1884.

⁵ A.M.C.U., leg. 1.745, exp. 3, C. Jurídicas, año 1884.

⁶ En algunos documentos se habla de Rafael Martínez en vez de R. Martín.

Muy Señor mío y querido amigo: a fin de que pueda tener una idea del proyecto que para ese puerto estoy formando le remito un plano calcado sobre el que he dibujado.

La obra constará de un espigón principal de defensa que arrancará de la peña de Santa Ana teniendo en su arranque un rompeolas que lo proteja de las que hoy se ven correr con gran altura y empuje a lo largo de la roca y que forman al meterse la marejada del a Concha. En el ensanche de la cabeza o morro proyecto la colocación de una luz de puerto. Con este espigón se enlazará el muro que ha de ir a unirse con el muelle existente dando vuelta hacia la dársena actual y dejando fuera parte de dicho muelle que habrá de ser desmontado, puesto que no siendo necesario una vez construido el antedicho espigón queda la entrada del puerto viejo más fácil y franca. De este se quita el rincón irregular que hoy tiene dejando más fácil el acceso a la parte nueva.

Además propongo otro muro paralelo al que hoy forma el límite del mar por el lado de las edificaciones nuevas. Este muro robará al mar toda la parte que vele a bajar viva y que por su poco calado y mal tenero no tendrá nunca servicio y además de servir para taller de bloque y otros elementos de construcción durante las obras, para lo cual se dispondrá a alturas convenientes no dándole la definitiva hasta la terminación de aquellos, dejará un espacio suficiente para dos filas de casas con calles amplias y con la que mire al mar desahogada y capaz para colocación de vías férreas si para el servicio de explotaciones mineras fuese preciso sin entorpecer los transportes ordinarios y la circulación.

Las obras hasta aquí descritas constituirán el primer grupo.

El segundo lo formará el muelle que partiendo de la punta de roca situada hacia el sur avanzará hacia el espacio principal en línea recta terminando en una curva cuyo objeto es formar la boca del puerto y atenuar la cuestión de la resaca. Esta forma el grupo 2º y servirá para carga y descarga de barcos de mayor calado pues alcanzará sondas de 8 y 9 metros. La abertura de la boca será en su menor dimensión 70 metros. También este espigón presenta un ensanche para facilitar el dar espías y auxilios a los buques a su entrada.

Le propondré como 3º grupo el muelle central para atraque a ambos costados y que llevará en su extremo un martillo que con el anterior recintará una dársena abrigada. Además á dicho martillo podrán atracar buques de mucho calado. La boca de esta dársena tendrá 40 metros. La unión del martillo con el doble muelle se hace en curvas para facilitar el asiento de dos vías...

Al dividir en grupos la obra total mi objeto es que puedan realizarse a medida de las necesidades y los recursos y he preferido hacer un proyecto completo y tanto es así que hasta he pensado en agregar una parrilla de carena en una parte del puerto actual pues si hoy algunas de estas construcciones no son necesarias, nada se pierde con que estén estudiadas y previstas, aunque digan a V. que soy como el criado del Diablo que hace más de lo que le manda.

Todos los muelles llevan suficientes escaleras. También propongo dos rampas.

El espacio comprendido entre el martillo y el espigón principal es suficientemente amplio para que buques de regular porte puedan estar en franquía y sirve de ante puerto..."⁷

⁷ A.M.C.U., leg. 447, doc. S/n (2), Correspondencia con el ingeniero Rafael Martín.

Finalmente, acabado el proyecto de Rafael Martín, el Ayuntamiento con mucha celeridad donó todo el expediente al Estado⁸. Los resultados fueron también muy rápidos. Como ya sabemos, el antiguo concesionario perdió definitivamente sus derechos, algo que hasta entonces paralizaba cualquier intento de hacer algo nuevo: “Real orden de 10 de noviembre de 1885 declarando caduca, con pérdida de la fianza a favor del Estado, la concesión de las obras de ensanche y mejora del puerto de Castro-Urdiales en la provincia de Santander, que fue otorgada a D. Ramón Pérez del Molino por orden del Poder Ejecutivo de 29 de septiembre de 1873, por no haber terminado las obras dentro del plazo marcado”⁹.

También el Ayuntamiento, no sin utilizar también sutiles presiones políticas, consiguió finalmente de nuevo el amparo gubernamental para su puerto: “Ley de 17 de julio de 1885 – Artículo único- se considera adicionado al art. 16 de la ley de 17 de mayo de 1880, como puerto de interés general de segundo orden, al de Castro Urdiales en la provincia de Santander”¹⁰. En aquel mismo año de 1885, junto con el de Comillas dentro de la Provincia, el de Castro pasó a cargo del Estado¹¹. Y “Para atender a la conservación del puerto de Castro Urdiales, se formuló un presupuesto que ha sido aprobado en 22 de octubre último por un importe de 8.492, 00 reales”¹². No era mucho, pero el amparo administrativo y económico del Estado había vuelto: “(...) el puerto de Castro Urdiales, que fue declarado de refugio en 1853, no habiéndose hecho nada en él desde aquella fecha remota. En la actualidad, y hallándose nuevamente a cargo del Estado, es de esperar que recaiga en breve sobre las obras de este puerto una resolución Superior definitiva”¹³.

2. PROYECTO DE RAFAEL MARTÍN, 1884 (AYUNTAMIENTO DE CASTRO URDIALES)

Tenían bien aprendida la lección los regidores municipales desde los tiempos en que se tramitó el expediente de su protegido Carlos Hodgson. El nuevo proyecto tenía que ser excelente en todos los sentidos. Bien presentado, bien elaborado según el protocolo de la época, con abundantes estudios previos sustentados todo lo científicamente que fuera posible, y que presentara objetivos novedosos en comparación con otros proyectos anteriores.

Y se consiguió. El proyecto de Rafael Martín estaba elaborado con un lujo de detalles nunca antes conocido en un estudio portuario para Castro. Incluía, además de los ya clásicos espigón de rompeolas y contradique del Torrejón, otros muelles, dársenas y espacios auxiliares, hasta entonces no planteados.

La memoria comenzaba recogiendo las dos argumentaciones elementales que sustentaban la necesidad de construir un puerto desarrollado: necesidad de un puerto de refugio y de un puerto comercial dedicado preferentemente al embarque de minerales: “*Animado de este loable afán el Ayuntamiento de Castro-Urdiales, con justa razón en juicios*

⁸ Hecho que causó algunos problemas con Rafael Martín, puesto que al enterarse de la donación reclamó un aumento de sus honorarios, A.M.C.U., leg. 1.745, exp. 3.

⁹ Memoria sobre las Obras públicas desde 1º de enero a 31 de diciembre de 1885, Madrid 1888, p. 183.

¹⁰ Ibidem, p. 185.

¹¹ Ibidem, pp. 204 y 205.

¹² Ibidem, p. 267.

¹³ Ibidem, p. 270.

esperanzas fundado, pretende hoy realizar obras que pongan su puerto en condiciones de poder servir las necesidades que la industria y el comercio han de exigir y que han de serles cada día más precisas para el desarrollo de su prosperidad¹⁴.

2. 1. COMO PUERTO DE REFUGIO

No había que olvidar, nunca, la decidida vocación de refugio de navegantes que siempre tuvo Castro. Por eso Rafael Martín escribía como preámbulo a su estudio:

“La villa de Castro, por su posición, está llamada a ser un aplaza mercantil importante de la provincia de Santander. Su puerto, tal y como es hoy, sin que la ciencia haya mejorado desde hace muchos años sus condiciones naturales, sin más obras que las que pueden servir de abrigo a pequeñas embarcaciones costeras y a las lanchas de pesca, ha ofrecido y ofrece en muchos casos un fondeadero de arribada a los buques de altura que demandan la entrada de Bilbao, los cuales frecuentemente hallan cerrada aquella barra y se ven obligados a buscar refugio más seguro que el Abra de aquel puerto.

Nada más oportuno y más adecuado a nuestro propósito de hacer cuan digno es de Castro-Urdiales de que en él se hagan obras de mejora, que la descripción inserta en el Derrotero de la costa septentrional de España publicado por la Dirección de hidrografía en 1880 del que copiamos los siguientes párrafos.

Esta concha, que a tener mayor espacio y braceage sería un excelente puerto de refugio para vientos del tercero y cuarto cuadrante y hermoso puerto de espera para los barcos que se dirigen a la barra de Bilbao, es de corta capacidad y solo conviene a las embarcaciones de poco calado que puedan entrar en el puerto en caso de verse sorprendidas de los vientos de travesía.

Presta buen abrigo desde el N. Por el O. al SE., pero cuando hay mar gruesa del N.O. trabajan mucho las embarcaciones con los fuertes balances que dan.

Y más adelante dice lo siguiente:

Si al estar fondeados en esta (en la concha) salta el viento al N. o N.E. será indispensable entrar en el puerto tan luego como lo permita la marea, pero si es buque mayor tendrá que aguantarse sobre las amarras y deberá abandonarse caso de convertirse aquel tiempo en temporal. Para evitar este conflicto solo debe frecuentarse la concha con barcos de proporcionado calado que puedan entrar en el puerto.

En semejantes casos pueden encontrar los navegantes con poderoso y eficaz auxilio, pues las lanchas de que dispone el país son de grande estropada y salen con todo tiempo a prestarlo y llevar los socorros necesarios. Esta circunstancia hace más recomendable la concha de Castro-Urdiales como puerto de refugio y será un excelente abrigo para todos los tiempos y abordable a todas horas cuando se realice la construcción del proyectado muelle desde la peña de Santa Ana.

Una opinión tan autorizada y competente cual es la que acabamos de invocar, nos exime del trabajo de demostrar que el puerto de Castro-Urdiales merece considerarse bajo un punto de vista que le dá una importancia y un carácter que le

¹⁴ A.G.A., s. O.P., caja 1.221, n.º. 50, Memoria descriptiva, 1884.

coloca entre los de interés y servicio general como puerto de refugio. Nos limitaremos a ampliar lo que el texto dice con algunas consideraciones.

En todos tiempos ha sido terror de los marinos la costa Cantábrica, por la falta de abrigo que en ella buscan difícilmente los buques acosados por temporales de tercer y cuarto cuadrante y principalmente por los producidos por vientos comprendidos entre el N. N. O. Y el O. S. O. Que por las grandes extensiones de agua que en ángulo recorren sobre todo en la del N. O., según la cual no se encuentra tierra hasta el fondo de la bahía de Baffin cerca de los 80° de latitud, marcan la dirección de la marejada o mar de fondo que ha ocasionado las mayores catástrofes que registran los anales de la navegación.

Hoy que ésta ha aumentado tanto y que el incremento comercial exige cada vez más rapidez y seguridad en los plazos de los trasportes, se siente más la necesidad de aprovechar las favorables condiciones que cualquier seno de la costa ofrezca para completar con el auxilio de las obras, nunca tan caras como beneficiosas, las que falten y puedan convertirlo en asilo para las numerosas embarcaciones que actualmente frecuentan esta región.

En una larga extensión de costa desde la ensenada de Tazones en Asturias no hay puerto abordable con mares gruesas y temporales del N. O.

Santander que es el mejor, presenta una sensible rompiente en la barra y aun después de ésta exige maniobras difíciles y que han de ser ejecutadas con mucha precisión y en condiciones muy favorables para salvar el paso del arenal de las Quetranas.

Baste leer la descripción inserta en el Derrotero para comprender cuan problemática es la salvación de un buque que pretende tomar ese puerto en tales ocasiones.

Respecto a Castro-Urdiales hay entre los marinos del país una de esas frases proverbiales que caracterizan la opinión imparcial del vulgo: dicen que quien pasa de Santander y no entra en Castro se vá seguro a la gloria.

La punta más saliente de la costa de Santander es el cabo de Ajo, desde él, marchando en el sentido de O. a E. hurta hacia el S. hasta el abra de Portugalete donde desemboca el Nervión o ría de Bilbao y desde allí vuelve a remontar hacia el N. hasta el cabo de Machichaco, desde cuya punta y hurtando otra vez hacia el S. se forme el seno cóncavo del golfo de Vizcaya. Entre el cajo de Ajo y el de Machichaco y al O. Del abra se halla la concha de Castro-Urdiales.

Desprovista la costa septentrional de puertos naturales de buenas condiciones desde la Estaca de Vares, los numerosos buques que en todos tiempos la frecuentan corren al presentarse temporales del N. O. riesgos tanto mayores cuanto más próximos se hallen al golfo pues los que son sorprendidos más al O. pueden recorrerla en demanda de puerto o intentar la entrada en varias ensenadas y hallar refugio en alguna de ellas si pueden evitar al pretenderlo enseñarse demasiado y exponerse así a ser arrojados contra tierra por vientos de travesía sin poder remontar los cabos situados a sotavento.

Una serie de puertos habilitados para refugio merced a obras que completasen sus buenas condiciones propias, evitaría muchos y muy lamentable siniestros puesto que se aumentaría el número de probabilidades de salvación y no ocurriría lo que con elocuente laconismo se lee en la descripción de la concha de Castro que hemos copiado del Derrotero que los buques de algún calado que no puedan ponerse al abrigo de los mezuquinos y añejos muelles existentes se vean precisados a abandonar

un buen fondeadero y lanzarse a correr el temporal por falta de obras de defensa que asegurarían su salvación viéndose precisados a huir del lugar que por el contrario buscarían con ansia si hallasen preparados los medios de refugio.

La mejora del de Castro-Urdiales realizará las aspiraciones explícitamente expuestas por el autor de las indicaciones del Derrotero de esta costa proporcionará un excelente abrigo y hará de él un puerto de refugio perfectamente situado pues la proximidad a la entrada de la ría de Bilbao que por las circunstancias de ser puerto de marea y de cerrarse su movable barra en cuanto hay algo de mar es uno de los más peligrosos de toda la costa obligará a los buques a esperar marea en el de Castro, cuando haya la menor indicación de temporal y a tomarlo de arribada cuando el de Bilbao esté cerrado lo cual como queda dicho y es sabido ocurre con mucha frecuencia.

Por esta razón y por hallarse 200 Kilómetros E. del Musel en Asturias serviría de último esperanza a las embarcaciones que hubiesen rebasado aquel proyectado puerto y construidas en ambos las obras necesarias se aminorarían considerablemente los riesgos de una navegación que tan preciosas vidas y tan cuantiosos intereses lleva devorados.

En la descripción, que tomada del Derrotero hemos copiado, se ve claramente que la concha de Castro-Urdiales es hoy buen refugio de buques que puedan por su poco calado entrar en el puerto actual y que ampliado con obras que protejan a las embarcaciones mayores de los fuertes balances lo será también para éstas, las consideraciones que ligeramente hemos expuesto y hasta la opinión de los marinos consignada en la ruda y expresiva forma de una frase proverbial, confirman esa idea. Podemos por lo tanto afirmar que para la construcción de las obras que proyectamos, hay como primera e importantísima justificación la de construir un puerto de refugio y en tal concepto la de construir un puerto de refugio y en tal concepto de interés y de servicio no solamente local sino general”¹⁵.

2. 2. COMO PUERTO COMERCIAL Y EMBARCADERO DE MINERALES

La visión de Castro como puerto de refugio era una buena forma de empezar los argumentos para ampliar definitivamente su puerto. Pero ahora la columna vertebral de todo el proyecto pasaba por la óptica comercial:

“Bajo el punto de vista comercial es digno también de atención como vamos a demostrar.

La villa de Castro cuya población actual es de 4.339 habitantes según el censo de 1880 presenta en su aspecto los caracteres distintivos del bienestar y los indicios del acrecentamiento de su importancia patentizados en la amplitud y hasta riqueza de las construcciones urbanas que en su recinto se están llevando a cabo y en los elementos de ilustración y comodidad que posee y que se están creando.

Su comercio en los próximos años de 1880 y 1881 de que hemos tomado los datos consignados en el anejo n.º 1 de esta memoria prueban de una manera palpable el crecimiento de importación y exportación.

¹⁵ Ibidem, epígrafes: porvenir del puerto de Castro-Urdiales, la concha de Castro, peligros en la navegación de la costa cantábrica y necesidad de habilitar puertos de refugio, pp. 2-6.

El movimiento mercantil por cabotaje está representado por una cifra de 10 a 12.000 toneladas y el extranjero por un total de 17 a 30.000.

Las diferencias en el comercio de cabotaje son de uno a otro año poco importantes; no así las del comercio con el extranjero, pues mientras la importación en 1880 fue de 158 toneladas en 1881 llegó a 218 casi una mitad más siendo aún mucho más notable el aumento en la exportación que de un año a otro se elevó de 16.304 toneladas a 28.492, 7/10 más.

El principal artículo exportado o mejor el que casi totalmente constituyó la exportación fue el hierro en estado de mena y alguna si bien pequeña parte en lingote.

Como quiera que el embarque de minerales ha de ser el que más ha de utilizar el puerto, vamos a hacer algunas indicaciones que pongan de manifiesto las ventajas que bajo este punto de vista proporcionará el nuevo puerto de Castro-Urdiales. Desde la parte central de la provincia de Asturias donde termina la gran formación siluriana, pobre en minerales, que constituye su zona occidental empieza una región que por su riqueza contrasta con aquella, cuya primera parte la constituyen las abundantes cuencas carboníferas de dicha provincia, presentándose también el mineral de hierro si bien no la abundancia ni con las buenas condiciones que existe en la de Santander y que van siendo mayores a medida que se camina hacia el Este acercándose a los criaderos de Vizcaya sin otros rivales en el mundo que los de Suecia.

La villa de Castro-Urdiales se halla situada en la zona más rica. Entre ella y la de Bilbao se extiende la célebre comarca minera de Somorrostro, y todos los montes que rodean a Castro encierran en más o menos proporción el mineral de hierro. Algunas minas con las de Dícido a las que el mar ofrece un medio aunque peligroso de transporte, no lejos del yacimiento, están en explotación; pero otras muchas no se explotan por falta de puerto pues si bien para el transporte terrestre hay buena carretera, las grandes dificultades con que se lucha para el embarque impiden beneficiarlas.

Así pues el día en que Castro-Urdiales posea un puerto seguro y de cómoda estancia, su comercio de exportación aumentará considerablemente. En primer lugar habrán de embarcarse allí los minerales que explota una compañía inglesa cerca de Dícido y que se cargan difícilísimamente en el pequeño y desabrigado fondeadero del mismo nombre llevándolos a bordo en pinazas y teniendo que interrumpir la operación a poco que la mar se pique, porque los buques se ven obligados a ir a refugiarse en la concha de Castro. He tenido ocasión de presenciar lo ocurrido con dos vapores ingleses durante mi estancia en la villa y los he visto ir a Dícido y volver de allí tres veces de las cuales la primera tuvieron que regresar sin haber puesto ni un terrón de mineral en la bodega y las otras dos con el flete incompleto y sin embargo los temporales que les hicieron guarecerse en Castro no merecían el nombre de tales pues eran las menores alteraciones que pueden producirse en esta costa con viento del N.O.

Además afluirán los de la zona minera que todavía está sin explotar y aun alguna parte de los de Somorrostro, muchas de cuyas minas están más cerca de Castro que de Bilbao y si bien hay que tener presente la importancia comercial ya de antiguo adquirida por esta villa y que hay ya ferrocarriles mineros establecidos hasta el Desierto en la margen izquierda de la ría lo cual impedirá, que sobre todo en el principio, cambien las corrientes mercantiles, parece probable que ante las ventajas

de un trayecto más corto y un puerto bien abordable a todas horas, sin los inconvenientes y los riesgos que son consecuencia de la mucha frecuentación de la ría de Bilbao de los largos intervalos en que está cerrada para entrar y salir y del corto plazo que aun en épocas bonancibles da una marea para permitir holgado paso a través de un canal estrecho, las minas que más tarde se exploten busquen su embarque en Castro, donde la seguridad se traducirá en economía en el flete y aun algunas de las que en la actualidad transportan sus minerales a Bilbao hallarán quizás ventaja en conducirlos a Castro el día en que construido el ferrocarril de la costa que no hace mucho se estudió resulten a favor de este puerto todas las ventajas.

Respecto a este ferro-carril es tan indispensable para el comercio y el adelanto industrial de las provincias del N. y tan conveniente al mismo tiempo para la defensa militar de nuestra frontera septentrional, que consideramos fuera de duda su realización en no lejano día, impuesta por exigencias comerciales, políticas y estratégicas.

Hemos dado la preferencia a la industria minera al examinar los elementos que hacen necesaria la obra que proyectamos y que patentizan sus ventajas futuras, porque ella es sin duda alguna la que ha de dar vida y movimiento incalculables al puerto; pero además hay otros que aunque no de tal cuantía son sin embargo importantes. Existe una fundición de hierro que promete desarrollo y por último Castro-Urdiales posee una brillante escuadrilla de lanchas pescadoras que aportan un abundante fruto conquistado con la destreza y el arrojo de sus marinos, que en número de 600 se dedican a la pesca y sostienen así 14 fábricas de conservas y escabeches.

El comercio de importación está en cierto modo relacionado con el de exportación, pues cuando otras causas no influyen en contra, el buque prefiere el flete para los puertos donde tiene seguro el retorno, por cuya razón es lógico suponer que en Castro ha de verificarse el mismo.

Creemos haber demostrado suficientemente que la construcción de las obras que proyectamos es necesaria y conveniente y que las reclama el comercio marítimo y la industria por dos conceptos como habilitación de la concha de Castro-Urdiales para puerto de refugio y como puerto comercial.

Cuando hayamos expuesto el plan de las que constituyen nuestro proyecto demostraremos que realizadas gozará de las ventajas y reunirá las condiciones que bajo el primer aspecto son necesarias; hacerlo antes de esa exposición nos obligaría a indicaciones previas que quitarían claridad y orden a nuestro trabajo descriptivo”¹⁶.

2. 3. ESTUDIO DE LA CONCHA, PUERTO Y COSTA DE CASTRO

Imprescindible era en todas las memorias de esta clase hacer un estudio de la realidad del puerto que se quería mejorar, así como de todo el movimientos de vientos, mareas y corrientes. Ahora se hacía también, pero con una minuciosidad y cuidado exquisito:

¹⁶ Ibidem, pp. 6-9.

“En el seno formado entre los cabos de Ajo y de Machichaco y comprendida entre dos puntos de roca, de las cuales la una es la del Castillo con varias anejas y entre ellas la de Santa Ana y la otra, al S. de ella se conoce con el nombre de punta de Cotolino, hay una ensenada o concha de 660.000 metros cuadrados.

Esta superficie presenta hacia el N. puntas de mayores profundidades que en el resto y existe en tierra una punta llamada del Torrejón, por conservarse en ellas restos de un baluarte antiguo que marca el arranque de la línea imaginaria E.O. divisoria de dos espacios, de los cuales el de más bracege constituye en la concha de Castro el fondeadero.

A su borde se extiende la villa y en una pequeña porción defendida por dos viejos muelles tiene su actual puerto. En el resto de la concha situado al S. del Torrejón las sondas, aunque levemente, van disminuyendo y hacia ese viento termina por fin en la playa de Cotolino a la cual va a desembocar el río Brazomar (...).

Próximos a la punta del Castillo que forma el límite N. de la concha y en dirección S. E. hay un grupo de peñas separadas entre sí y de la citada punta por canales estrechos que la acción secular del Océano ha abierto en la roca, ajironando con lentas erosiones lo que primitivamente fue un monte único de piedra caliza.

La última de estas peñas 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 S. y el declive de ellas por la parte de tierra es pronunciado y peñascoso.

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 esos boquetes hace 12 años con fuertes murallones que atajaron por entonces el mal. Sensible en extremo es que no se halla fijado la atención tanto como fuera de desear en remediar los daños que la mar ha ido haciendo en ellos y que vistos los efectos que causaba, o se hayan procurado protegerlos, como hubiera sido fácil con grandes bloques fabricados sobre sus mismas coronaciones y arrojados delante a la pleamar, pues el estado de estas construcciones, tan necesarias, es hoy muy mediano, 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.

De esperar es que por el Estado que realizó estas defensas con el personal y recursos de obras públicas, se atienda su reparación antes de que por completo desaparezcan esterilizándose el coste de su construcción.



Desde la peña del Castillo la costa sigue la dirección O.S.O., y hacia la mitad de su línea en este sentido arranca el muelle del N. del puerto actual. El otro muelle parte del punto extremo de ella. El primero es curvo y el segundo recto y por su separación forman la boca protegida de la marejada.

El espacio de mar encerrado entre estas construcciones y la costa es una pequeña playa cuyas dos terceras partes quedan en seco a bajamar siendo la superficie total unos 9.000 metros cuadrados, espacio suficiente tan solo para abrigar las lanchas de pesca y dar atraque a dos o tres quechemarines y por consiguiente incapaz de satisfacer las exigencias actuales del comercio.

La forma especial de este rincón, la disposición en playa de su suelo y la figura aconchada de la costa son causa de que la resaca se haga sentir mucho, aun con mar tranquila.

Desde el punto de arranque del muelle del S.O. la costa seguía antes la dirección S.S.E., pero después se ha construido un muro para avanzar la zona edificable que solo desvía 4' de la meridiana magnética.

Al frente de toda esta línea el fondo de la concha en una faja de 30 metros es muy sucio sembrado de peñas que velan en bajamares ordinarias y al fin de ella avanza

la punta de roca llamada del Torrejón, al S. de la cual sigue la costa en dirección S.S.E. hasta la playa de Cotolino de que ya hemos hecho mención.

La punta del Castillo y la peña de Santa Ana protegen la concha de la acción directa de la marejada y el seno cóncavo de la costa recintado por esas rocas, por las edificaciones de la villa y en lontananza por los montes circunvecinos, está defendido de los vientos del 3º y 4º cuadrantes siendo mayor el abrigo en el espacio más próximo al puerto actual, porque no alcanzan a ejercer su influencia ni la acción indirecta o reflejada de la marejada ni la de las corrientes de refluo que la proximidad de la ría de Brazomar produce en la región S. así como tampoco son de temer las consecuencias de la acumulación de sedimentos transportados por el río en los grandes temporales de lluvia y cuyo depósito se encuentra favorecido por las corrientes litorales que en esta costa van de E. a O.

Los vientos del cuadrante 1º son en esta costa los que dan mar más bella y aunque el N. E. sople con fuerza produce solo mar de viento.

Los de 2º y 3º cuadrante no causan tampoco agitación temible en la concha, pues aunque en ocasiones son huracanados y levantan mucho oleaje en los puertos que como el de Santander presentan en el sentido de esa dirección línea muy larga de mar, abierta a las cañadas por donde viene la corriente de aire, en aquellas en que no se reúnen esas circunstancias, solo tiene lugar una perturbación superficial sin efecto temible para las embarcaciones que estén bien fondeadas o atracadas a muelles cuya dirección no exponga a los bandazos contra el ataque. En Castro-Urdiales el S.E. que produce mar de viento cuando es muy fuerte, suele ser de corta duración y sin consecuencias para la seguridad de los barcos.

El fondo de la concha es de arena que recubre la formación de la caliza de que está constituida en esa parte la costa. Es de buen tenedero los cual contribuye a completar las buenas condiciones naturales.

Además no existe barra y es abordable siempre teniendo la ventaja de que la punta del Castillo y Santa Ana no disponen restingas que obliguen a darle resguardo.

Las corrientes son de escaso efecto, marchan generalmente en dirección E. y N.E. siendo muy raro que se observen en otros sentidos porque las revesas del cabo Machichaco que podrían producirlas no alcanzan a ejercer su acción y así solo existen las que recorren toda la costa cantábrica o sean las corrientes generales del litoral cuyo sentido varía poco y entre grandes extensiones, limitadas por cabos de mucho avance sobre la mar, suele con insignificantes diferencias angulares ser el mismo para todos los puntos”¹⁷.

2. 4. PLAN DE OBRAS NUEVAS

2. 4. 1. MUELLE DE SANTA ANA O ROMPEOLAS

A pesar de todas las novedades, en el proyecto de Rafael Martín, como en los otros anteriores, la pieza básica del plan de obras pasaba por la construcción de un rompeolas:

“La principal y más importante es un espigón que defiende la concha de la acción de la marejada.

¹⁷ Ibidem, pp. 9-13.

Toda obra destinada a este fin en Castro-Urdiales tiene que tener como punto de arranque la peña de Santa Ana. Admitiendo esto como indiscutible, resta fijar la dirección general del espigón.

Para dar a éste garantías de estabilidad sin apelar a construcciones de un excesivo coste, conviene que esté comprendido dentro del espacio protegido ya naturalmente por el relieve de la costa.

Por otra parte conviene para que la superficie abrigada con la misma longitud de muelle sea la mayor posible, que éste se separe de la costa cuanto permita el cumplimiento de la primera condición. Otra consideración atendible por su importancia económica es la de que la profundidad del fondo sea, dentro de las exigencias del calado indispensable para que los barcos estén siempre a flote en el puerto, la menos posible, con lo cual el volumen de obra inferior a la bajamar será el menor y menor por consiguiente el coste de ella.

Atendiendo a las dos primeras hemos tomado como línea general de la planta del espigón la que arrancando de la peña de Santa Ana a 12 metros de su cantil extremo forma con la mediana magnética un ángulo de 10° 40' O.E.

Esta es la que marca el límite de la extensión protegida naturalmente de la acción directa de la marejada.

Bajo el punto de vista de la tercera condición hubiéramos deseado que los resultados de nuestros sondeos hubieren dado cotas comprendidas entre siete y ocho metros en esta línea y en gran parte del espacio que a partir de ella queda del lado de la costa. Estos hubieran sido los datos favorables a la solución más económica. Pero de nuestro trabajo hemos deducido que la configuración del fondo de la concha presenta, a partir de tierra, un escarpe de descenso rápido que por el intermedio de un declive menor en un muy corto trecho, pasa a una planicie que con suavísima pendiente y suaves irregularidades se prolonga hacia el mar.

Para obtener la cota de sondeo que hemos indicado como tipo económico sería preciso aproximar mucho a tierra el espigón reduciendo el espacio destinado al puerto a mezquinas proporciones y llegando con él al pie del declive donde comienza a elevarse el fondo hubiéramos dejado cerrado un espacio inútil para el objeto propuesto.

Así pues vista la poca diferencia que existe por este concepto entre los perfiles que se obtienen en las distintas direcciones que racionalmente pueden adoptarse para la obra mencionada, hemos prescindido de esa consideración.

Hemos dado al espigón la forma curva que es la generalmente adoptada por todos los ingenieros para los muelles que han de estar sometidos a la acción directa de las olas y de las corrientes. El efecto que con esta disposición se consigue es evitar el choque simultáneo de toda ola contra la otra y la coincidencia del momento del choque entre olas reflejadas y olas directas y también el que pueda quedar comprimido contra el muro y atacarlo con su esfuerzo de expansión el aire arrastrado delante de la ola; por más que esto último no lo creemos tan realizable ni por lo tanto tan temible. Las razones que dejamos expuestas se refieren al caso de choque de olas cuya marcha fuese en dirección normal al espigón. Si las olas son oblicuas y el espigón es recto y sobre todo si la oblicuidad no es grande, al chocar en el primer punto resbala a lo largo del paramento y su masa y su fuerza van a aumentar la del choque en el punto siguiente, resultando de estos incrementos que la fuerza viva de la masa líquida va recibiendo en el primer instante y punto de choque que se eleva una columna de agua, que recorre rápidamente todo el

paramento del muelle creciendo progresivamente en altura y potencia destructora. Este fenómeno se evita con los muelles curvos que despiden en cada punto tangencialmente la ola en cuanto se verifica el choque.

No hemos exagerado sin embargo esa forma porque no creemos sea necesario llegar al extremo a que han llegado algunos autores de proyectos de puertos dado que además de juzgar suficiente una curvatura ligera para obtener los resultados apetecidos, hay que tener en cuenta que no suelen presentarse en la costa las olas, siendo lo ordinario que más o menos pronunciada su línea sea curva convexa.

La forma del muelle en planta y a la altura del andén de carga está constituida por dos arcos de círculo concéntricos cuya separación normal es de 9 metros y el radio del correspondiente al paramento exterior 404, 50 metros. Estos arcos cuya convexidad mira al mar se empalman a los 248, 18 metros con otros dos cuya separación es igual pero cuya convexidad está en sentido opuesto a la de los primeros. El correspondiente al paramento de tierra se prolonga hasta la sección en que empieza la vuelta o curva semicircular del morro del espigón, mientras el del paramento del mar se sustituye antes de llegar a esa longitud, por otro también concéntrico cuyo radio es de 3 metros más corto con lo cual a partir de allí, el muelle tiene 12 metros en vez de 9 y este ensanche forma la cabeza que termina en el semicírculo del morro. El tránsito al ensanche se hace por el intermedio de un arco de círculo de 3 metros de radio. Los radios de los arcos son antes del ensanche de 213, 50 metros y 204, 50 y los sectores que determinan son de 17°, 30' el del paramento exterior y de 21°, 30' el del interior, el del ensanche es de 4°; termina con un morro cónico semicircular de 6 metros de radio.

Hemos sustituido al arco de círculo su tangente en el paramento exterior y al principio del muelle porque como el esfuerzo mayor del mar ha de ser contra los puntos más próximos a la peña de Santa Ana, según luego veremos he procurado dar así un aumento progresivo al espesor del macizo resistente y evitar además que las reflexiones de la ola que choque contra la peña y contra el muro, tiendan a la convergencia como sucedería conservando la curva por no ser esta normal, en el arranque de la citada peña. Al pasar de la convexidad a la concavidad en el extremo nos hemos propuesto conseguir dos distintos objetivos encaminados al mismo fin y son dirigir las corrientes que puedan producirse a lo largo del espigón de modo que su acción perturbadora se ejerza fuera de la boca del puerto y dar a la entrada de este una forma conveniente para que se desarrollen los movimientos de marea sin producir resacas que molesten a las embarcaciones. Creemos lograr de este modo que no se produzcan en la boca las agitaciones consiguientes a la acción combinada de corrientes guiadas por el paramento del muelle a contornear el morro de fuera adentro y de las que en sentido de dentro afuera se presentan a la vaciante.

Hemos observado al tomar los datos para este proyecto que a poco que la mar se pique, las olas que van a morir al seno de la concha y cuya dirección de marcha forma un ángulo agudo con el flanco acantilado de la peña de Santa Ana, van aumentando en altura y velocidad al resbalar sobre ella formando un rollo de gran potencia destructora. Este fenómeno es tan perceptible, que con mares medianamente gruesas del N.O. y apreciando por comparación con detalles cercanos de la costa, hemos visto elevarse la cresta de la onda en el acantilado a una altura 3 metros mayor que la del resto con la cual se unía por una curva suavemente.

Este hecho cuya explicación es sencillísima y que es consecuencia lógica de la forma y posición de la roca respecto a la dirección de las olas, me ha movido a adoptar en el arranque del espigón una disposición especial, porque aunque de antemano no hubiese tenido el convencimiento de que en esa parte y en la cabeza del espigón es donde hay que temer los más furiosos ataques del mar y donde por lo tanto hay que dar mayor solidez a las obras, me lo hubiese patentizado esa observación.

Para contrarrestar ese esfuerzo he procurado acumular tres medios de combatirlo y son: dirigir la ola, quebrantarla y aumentar la masa resistente del muelle. Para lo primero he dado a la base del muelle un ensanche avanzándola hasta delante de la peña y enlazándola con el frente que el grupo de peñascos presenta al mar y el paramento de esta amplia base, lo proyecto en dos curvas cóncavas vaciantes, que se unirán por medio de otra curva al paramento del resto de dicho muelle. Se unen estas dos curvas por otra intermedia de pequeño radio.

Esta parte de la construcción ocupa en altura desde el nivel de la pleamar viva hasta el andén de carga situada a 1, 80 metros más de elevación. Desde allí hasta el nivel de la bajamar ordinaria se extiende el plano rompeolas, cuyo objeto es el que su nombre indica y el que resulta de su perfil trasversal; rampa suave destinada a producir el efecto que es el que las olas rompiendo sobre la rampa lleguen al muelle sin poder para causar desperfectos en el (...).

El andén de servicio llevará empedrado de adoquines: el andén de coronación irá enlosado.

La cabeza del muelle difiere del resto en que no andén de servicio sino el de coronación ocupa todo el ancho. En el interior del macizo se proyecta, una cámara de servicio para un torrero y en el fondo de ella una galería que conducirá al pie de una chimenea o agujero situado a plomo debajo de una torrecilla o columna de palastro, destinada a la luz de puerto, la cual de este modo podrá ser encendida y atizada por el empleado encargado de ese servicio sin necesidad de salir al exterior, lo cual en ciertas épocas del año es peligroso para el hombre y para la conservación del aparato.

El morro está paramentado en cono oblicuo enlazando esta superficie los dos distintos taludes que damos a los paramentos.

En la longitud del muelle se han proyectado dos escalones de acceso al andén de servicio y tres desde éste para subida al de coronación de la cabeza del espigón.

Completarán los accesorios de este muelle tres postes de amarra de fundición y seis argollones de hierro dulce.

Nos faltan para terminar la descripción de esta obra hacer la de su base. Al ocuparnos en proyectar elemento tan importante, del cual puede decirse con seguridad que pende la estabilidad de la construcción, hemos optado desde luego por el sistema de bloques paramentados, que aunque más costoso es nuestra opinión el único que en costa tan brava como ésta ofrece garantías de seguridad (...).

Se han mencionado ya en muchas memorias los diversos casos de bloques de gran volumen que han sido movidos y trasportados por el mar a larga distancia de su primer emplazamiento en la costa y de peñascos desprendidos de los acantilados que la bordean cuya posición cambia en cada temporal. De lo primero hay ejemplo en el mismo Castro-Urdiales donde las olas que han minado los murallones de cierre de los canales que aíslan las peñas del Castillo y Santa Ana han arrastrado hacia dentro bloques de unos 7 metros cúbicos que hoy se ven redondeados a 30 y

40 metros de su primitivo lugar y no se comprende que hayan podido llegar allí sin ser lanzados por encima de la coronación de las obras, ante las cuales servían de escollera de defensa del pie.

Con tales ejemplos y con el convencimiento que en nuestro ánimo han producido los razonamientos expuestos por ingenieros tan competentes como los señores Lasala y Regueral y la práctica seguida por ellos en los proyectos de los puertos de San Esteban de Pravia y del Musel y el sistema seguido en Cudillero y en todos los que se ejecutan o proyectan para la costa Asturiana, cuyas condiciones son las mismas, no hemos vacilado en preferir el sistema de construcción que en estos mares es por ahora irremplazable para fundadas obras expuestas a la acción directa de las olas. Este sistema es además el que desde hace tiempo se empezó a usar en Inglaterra, país tan adelantado en construcciones marítimas y se ha empleado en los principales puertos con éxito.

Vamos a explicar su aplicación al caso presente. Es indudable que el efecto de las olas ataca solo a la parte que mira al mar y bajo este punto de vista la diferencia entre los paramentos exterior e interior de las fundaciones es tan grande que si a otras consideraciones no se atiende podría hacerse aquel de bloques paramentados y el resto todo de escollera de bloques simplemente arrojados. Pero los asientos que en esta se producirían por las acciones sobre ellos desarrolladas y la inestabilidad propia de la irregular y puramente carnal colocación de sus elementos, tardarían mucho tiempo en dar la forma definitiva al conjunto: en el paramento exterior hecho con bloques regulares y bien sentados, los asientos serían pequeños y se irían produciendo y realizando por completo al par que avanzarse la construcción. Por otra parte el fácil acceso que al interior del macizo tendrían por el lado del puerto las aguas y el aire en el continuo vaivén producido por las corrientes de marea y por la agitación ocasionada por los vientos en la superficie del mar, podría alcanzar a ejercer presiones y contra-presiones sobre la parte posterior del paramento del muelle y como su seguridad es la primera garantía de solidez de las obras, no merece la pena de exponerlas a accidentes de difícil reparación por obtener una economía que en último resultado se encuentra en cierto modo compensada con el menor volumen que resulta de formar los paramentos con un talud mucho más reducido que el necesario para la escollera de piedra o bloques arrojados.

Así pues, proponemos que los dos paramentos de los dos muelles de recinto se construyan con bloques sentados por hiladas, sin más diferencia que hacer mayor la trabazón en el paramento del mar y darle un espesor medio mayor que el que tendrá en el otro paramento.

En el sistema de construcción que adoptamos no es indispensable que los bloques tengan las exageradas dimensiones a que habría que llegar si de la estabilidad de cada elemento aislado dependiese, como en las escolleras ordinarias, la del conjunto.

Las de nuestros bloques son 3 metros de longitud, 2 de anchura y , 30 de grueso. Resulta un volumen de 7, 80 metros cúbicos.

No hemos seguido la práctica ordinaria de hacerlos de sección cuadrada, pues aunque la colocación sería más fácil por ser indiferente que caiga sobre cualquiera de las cuatro caras iguales, y aunque se sostiene por algunos que de darles otra forma no resulta ventaja ninguna, creemos que la dificultad del asiento no es tal que pueda servir de fundamento para no dar mayor superficie a las caras de lecho y

sobrelecho que a las de junta vertical y las condiciones de equilibrio las creemos así mucho mejor establecidas que de el otro modo. Nuestro propósito es hacer un paramento sólido impermeable y trabado hasta aproximarse cuanto ser pueda al monolito y con este objeto disponemos en los bloques del lado del mar unas ranuras verticales en las caras de junta, cuyo efecto explicaremos ahora mismo al detallar el asiento.

Los bloques de este lado se colocarán por hiladas horizontales todos a tizón y procurando que el espacio de junta sea por el menor posible y que paramenten bien. Hecha esta operación y cuando haya así una línea de bloques suficiente, las juntas y las ranuras que constituirán un ensanche se rellenarán con hormigón hidráulico, que los buzos arreglarán y harán que llene bien esos espacios.

De este modo se conseguirá consolidar la unión de las piezas de cada hilada y cortar la continuidad de las juntas dificultando el acceso al interior al agua y al aire o por lo menos quebrantando su fuerza de inyección.

Esta disposición, sin más diferencia que el empleo de bloques en forma de cuña y mayor volumen y peso en las curvas de pequeño radio de la cabeza de nuestro muelle, se aplica a todos el paramento exterior y vuelta de la cabeza.

En el paramento interior los bloques no tienen ranura y además se asentarán a soga y a tizón alternativamente.

El espacio entre los dos paramentos se hará con escollera de bloques naturales arrojada desde gabarras y arreglada de modo que entre el relleno y los paramentos no queden oquedades que pongan en riesgo la obra (...).

El relieve del fondo, como es natural, no está dispuesto para colocar sobre él directamente los bloques. Será pues necesario preparar base escalonada para ellos extendiendo hormigón(...).

El muelle que acabamos de describir constituye ya por sí solo un buen abrigo para las embarcaciones que a su amparo podrán guarecerse de la acción de la marejada sin los inconvenientes que en los párrafos copiados del Derrotero se señalan y que hacen necesario el abandono de este fondeadero a los buques que por su porte, no pueden acogerse a la defensa de los muelles del puerto actual; pero para completar las obras necesarias si ha de realizarse cumplidamente el objeto doble de hacer de Castro-Urdiales un buen puerto de refugio y de comercio, hemos proyectado otro segundo muelle”¹⁸.

2. 4. 2. MUELLE DEL TORREJÓN

Tampoco era nuevo el pensamiento de hacer arrancar un muelle de la punta del Torrejón:

“Arranca este de la punta del muro de revestimiento que limita al E. la villa y apoyándose en la punta del Torrejón sigue en línea recta con un ángulo de 89° E. en una longitud de 141 metros desde allí se cierra en arco de círculo de 35, 50 de radio en el borde del andén de servicio hasta cerrar un ángulo de 76° y por último un cono circular de 6, 50 de radio forma la cabeza de esta obra.

¹⁸ Ibidem, pp. 13-21.

La sección transversal de este muelle es la misma del ya descrito; pero el parapeto termina en el arco de la vuelta, quedando desde allí el andén de servicio con todo el ancho para facilitar el auxilio que los barcos en su entrada puedan necesitar y poder dar espías.

En este muelle no hay ya la razones que en el anterior para trazado curvo y así no presenta curvatura hasta cerca de su terminación, donde lo disponemos así con el doble objeto de preparar en forma conveniente la entrada en el puerto y de evitar la resaca.

La anchura mínima en la boca del puerto es de 74 metros y éste presenta una abertura directamente al S.; pero con la amplitud que le damos ofrece un ángulo de acceso de fácil toma.

El avance del muelle del E. sobre el del S. es suficiente para proteger la boca contra la acción del mar y evitar toda agitación perjudicial en ella.

También en este muelle se disponen dos escaleras para subida a cada andén. Llevará postes y argollones para facilitar las operaciones de atraque y demás propias de su objeto.

Hubiéramos podido reducir el ancho de esta obra que no ha de estar combatida por embates tan rudos como el otro espigón; pero como quiera que por su posición y sus condiciones lo proyectamos para ser muelle comercial destinado a barcos de más que mediano porte, hemos tenido en cuenta lo conveniente que es para realizar con desembarazo las condiciones de carga, descarga y transporte que el andén de servicio tenga ancho suficiente; y como por otra parte la economía que se obtiene reduciendo la sección solo recae sobre la parte de relleno, puesto que ni el cuerpo del muelle ni en la fundación se disminuyen con eso los paramentos, no hemos juzgado acertado producir una dificultad, mayor que el beneficio que de hacerlo resultaría”¹⁹.

2. 4. 3. MUELLE DE REVESTIMIENTO EN LOS BOQUETES DE SANTA ANA

Aquí empezaban de verdad algunas de las cuestiones más novedosas:

“Para distinguir estos dos muelles los llamaremos por el nombre de las peñas de Santa Ana y del Torrejón en que tienen su arraigo.

Desde la peña de Santa Ana al muelle N. del puerto actual hay un espacio que debió tener un fondo más limpio en otro tiempo, a juzgar por las sondas que en el plano de esta parte de la concha levantado en 1832 de R. O. Y del cual incluimos copia, pueden verse para esto que allí se consigna en la línea que termina donde empieza la curvatura o desviación de esa obra la cifra de 12 pies. En la actualidad y a consecuencia sin duda de haberse cerrado los canales ya citados han ido depositándose allí acarreos del mar que quedan descubiertos en la vaciante y también han ido a parar a ese espacio algunos de los bloques y materiales que las olas han arrancado a los murallones de cierre; así es que marcando la linde de la zona protegida por el avance de la peña y aun alcanzada por los socavones de los muros existe hoy una escollera perfectamente natural.

¹⁹ Ibidem, pp. 21 y 22.

Ninguna utilidad puede prestar para el puerto ese espacio y por esta razón y por contribuir a la consolidación del cierre de los boquetes que las peñas dejan, proyectamos un muro o muelle en la dirección citada que podrá servir para atraque de pequeñas embarcaciones, pues quedarán al pie de él sondas de 3 metros.

Relleno y terraplenado el trecho ganado al mar con esta obra podrá tener aplicación útil. El muro se enlazará con el paramento interior del muelle de Santa Ana en curva y completará un fortísimo arranque para esta construcción”²⁰.

2. 4. 4. MUELLE VIEJO DEL NORTE

“Hemos dicho que el muro encontrará al muelle N. actual en el principio de la curvatura, como este muelle no será ya necesario puede sin inconveniente demolerse lo que resta desde el encuentro y así lo proponemos dando al muro después del encuentro la vuelta hacia la ladera para cerrar un boquete o rincón entre las peñas, que hoy no tiene servicio y que permitirá cuando esté cerrado y terraplenado preparar un camino al muelle de Santa Ana más cómodo y desahogado. El ángulo de la vuelta se suavizará con una curva circular”²¹.

2. 4. 5. ENTRADA DEL PUERTO VUEJO

“Hemos dicho que ningún inconveniente habrá, antes por el contrario, puesto que ya no será necesario proteger la boca de la pequeña dársena, quedará una abertura mayor y mejor dispuesta para el desenvolvimiento de las oscilaciones de la marea y además podrá de este modo facilitarse la entrada a los buques que necesitan carenarse, pues presenta disposición favorable el pequeño puerto para preparar en él una parrilla con poco coste y por esta razón y porque podrá servir para recoger en él las lanchas de pesca y reparar sus averías lo conservamos sin más alteración”²².

2. 4. 6. MURO – MUELLE DE REVESTIMIENTO, TALLER DE BLOQUES Y NUEVO ESPACIO URBANO

“Recordamos que la costa delante del muro de ensanche es peñascosa y no puede tener servicio ninguno antes bien podrá causar daño y por lo menos impedirá el atraque de los barcos en esta línea.

En nuestro proyecto se propone un muro paralelo al actual y que dejará del lado de tierra la zona de bajamar la cual terraplenada hasta el nivel de bajamar durante el período de la construcción de los espigones de Santa Ana y del Torrejón proporcionará el único taller de bloques a propósito, pues siendo tanto más fácil avance rápido de las obras cuanto más próximo se halla el lugar de fabricación de éstos del punto de su empleo, por el mayor aprovechamiento que se saca del plazo

²⁰ Ibidem, pp. 22 y 23.

²¹ Ibidem, pp. 23 y 24.

²² Ibidem, p. 24.

de la estoa y los tercios procedentes y siguientes de marea, ningún otro lugar mejor que ese podría buscarse.

Cuando ya no sea necesario este espacio para el indicado objeto, se dará con él un buen ensanche a la superficie edificable de la villa, pudiendo trazarse en él dos líneas de edificios y dejar calles de 12 a 14 metros de anchura y una calle o paseo del muelle de 18 metros, capaz para el tránsito de peatones y carruajes ordinarios y para colocar una vía férrea que conduzca el mineral a los muelles para comodidad de la carga.

A este muro podrán atracar embarcaciones menores que no sufran daño por quedar varadas a bajamar.

Tanto este muro como el anteriormente descrito llevarán enlosado en su coronamiento, e irán previstos de postes de amarre y de argollas”²³.

2. 4. 7. MUELLE DE SERVICIO COMERCIAL, MUELLE TRANSVERSAL Y DÁRSENAS NUEVAS

“Con el doble carácter de puerto de refugio y de servicio comercial que tendrá el de Castro-Urdiales y la importancia, que aun por el comercio solamente habrá de adquirir han de exigir, sino inmediatamente en no lejano día comodidad y medios suficientes para las operaciones de carga y descarga de buques de algún porte y en número mayor, del que solo los muelles descritos podrían ser despachados, hemos proyectado otro, destinado principalmente al atraque de embarcaciones.

Este muelle arranca del muro últimamente descrito enfrente de la calle trasversal que ahora se está formando entre las construcciones urbanas actualmente en ejecución y avanza hacia el mar en línea de 149 metros de longitud.

Damos a este muelle un ancho de 10 metros en la coronación situada al mismo nivel de los andenes de servicio de los de Santa Ana y el Torrejón que es el de todas las coronaciones.

Hemos juzgado conveniente darle amplitud para que sin embarazo puedan realizarse las operaciones comerciales con buques a uno y otro lado del muelle. En cuanto a la forma de éste sus paramentos tienen una inclinación del 1 por 10 y la fundación es de escollera de bloques naturales.

Con el ancho que arriba le hemos dado a esta obra podrán establecerse a lo largo de ella dos o tres vías que conduzcan la mercancía hasta el costado de los buques lo cual juzgamos será necesario y práctico por el género de flete que más frecuentemente y en mayor escala se tomará en este puerto, que será mineral de hierro, para cuya conducción hasta Castro habrá ferro-carril, bien, que como creemos se lleve a cabo pronto el de Bilbao a Santander, bien que por conveniencia propia lo hagan las empresas mineras en labor o las que se establezcan en lo sucesivo.

En la terminación de este muelle proyectamos otro trasversal a él formando entre ambos en planta una T de brazos desiguales.

Presentará una línea de atraque suficiente para dos buques de gran porte que es para lo que se destina pues su posición avanzada alcanza sondas de 10 metros.

²³ Ibidem, pp. 24 y 25.

Protegido por el avance que sobre él tendrá el muelle del Torrejón y orientado de modo que el viento S.E. no cause daño a las embarcaciones haciéndolas dar bandazos contra el muro constituirá un buen atracadero.

A su vez la disposición que damos a este muelle dejará dividido el puerto en dos dársenas, de las cuales la del Sur tendrá condiciones de perfecta tranquilidad aun con los vientos más fuertes y las mares más gruesas; siendo su entrada holgada y fácil, pues dejamos 30 metros de abertura.

Damos a este muelle 7 metros de ancho en la coronación y lo terminamos por dos cabezas semicirculares.

Si llegara el caso de ser necesario podría establecerse una vía directamente a él por el eje del muelle de 10 metros, antes descrito; pero bien se establezcan en éste, tres vías, o bien las dos laterales solamente, pueden relacionarse con facilidad con la que se instale en el frente de la T a lo largo del muelle trasversal.

La unión del muelle longitudinal con el trasversal está suavizada con curvas de enlace.

Además de estas obras se dispone la construcción de dos rampas, cuya entrada está en el nuevo muelle N.S. las cuales tendrá 6 metros de anchura y una pendiente de 0 m. 15. También se proyectan en los muros las escaleras necesarias para facilitar el acceso del mar a los andenes y viceversa.

Excepto los dos muelles de Santa Ana y del Torrejón, todos los demás no llevan otra fundación que escollera de bloques naturales de piedra perdida. Dada su situación interior al recinto defendido, basta y sobra esta clase de obra”²⁴.

2. 5. OBJETIVOS: UN PUERTO BIEN DOTADO

Rafael Martín acababa la memoria aseverando que de acuerdo con los escritos y directrices de los ingenieros más reputados de la época, en especial del asturiano Regueral, el puerto de Castro Urdiales, con las obras proyectadas y sus propias condiciones naturales, llegaría a ser un buen puerto de refugio y un bien dotado puerto comercial:

“La localidad está en nuestro caso resguardada de la acción directa de la marejada por la situación relativamente al cabo próximo del O.E. y por la orientación de la misma concha. Está abrigada de los vientos del 3º y 4º cuadrantes.

No hay en ella tendencia a formación de depósitos, pues aun en la parte Sur de la concha que hemos por esa razón juzgado poco propia para la construcción de un puerto, los aterramientos no son considerables ni temibles, mientras queden las cosas en su estado natural y no se modifique con obras el régimen. En la parte opuesta, que es donde está el puerto actual, y donde se proyecta el nuevo, ningún temor puede haber de que se formen aterramientos.

No hay tampoco en la concha ni en su proximidad corrientes que dificulten las maniobras de entrada o salida de buques, ni que puedan inspirar temores por la seguridad de las obras. Existe como dejamos dicho la corriente general del litoral y la marea; pero sin más importancia que la que tienen en el lugar más favorecido.

El puerto es fácil de reconocer desde lejos por el cabo de Ajo que está situado al O. Y es el más avanzado que hay al E. del de Peñas; exige además muy poco resguardo

²⁴ Ibidem, p. 25.

por ser muy limpio. Por el E. el cabo de Machichaco es un punto de fácil reconocimiento y durante la noche los faros de cabo Mayor y Machichaco sirven para que el buque pueda desde alta mar corregir su estima y para acabar de fijar la posición del puerto al aproximarse a él, la peña del Castillo y la de Santa Ana, de día, y el faro por la noche darán a las embarcaciones todas las garantías contra error.

El Tenedero hemos ya visto que es bueno. El puerto no tiene barra, siendo su entrada limpia y practicable en todos los estados de marea y de tiempo.

El resto de la concha que no se ocupa con el puerto prestará servicio de ante-puerto y además para facilitar todas las operaciones de entrada y salida de los buques el espacio que hemos dejado entre el muelle de Santa Ana y las demás dársenas dejará, aun el día que se construyan los muelles de servicio comercial que hemos descrito, amplitud aceptable para ello.

Aunque hoy la navegación de vela va reduciéndose mucho, como quiera que las embarcaciones de esta especie son las que más necesitan buscar refugio en los temporales, por no llevar en si mismas la fuerza motriz y correr por lo tanto mayor riesgo de ser empujadas contra la costa si saltan vientos de travesía, conviene atender a la facilidad de tomar el puerto con el mayor número de vientos posible y especialmente con los tormentosos. El de Castro-Urdiales tendrá también bajo este aspecto condiciones buenas. Indicase en el Derrotero y es fácil demostrarlo, aquí, aun suponiendo que la embarcación ciña muy poco, y aun admitiendo que no navegue en menos de siete cuartas, lo cual es exagerado puesto que el tipo que ordinariamente se toma en seis y aun hay buques que ciñen bastante más.

Un buque que pretende tomar el puerto de Castro-Urdiales navegando del O. al E. necesita dar resguardo a las restingas que despide la punta de Revanal. La línea resta trazada fuera de esta punta a la distancia conveniente en dirección a la boca del puerto, forma un ángulo de 32°, 30 minutos con la meridiana magnética.

Las embarcaciones que arriben de ese lado podrán tomar directamente el puerto con todos los vientos de los cuadrantes 2° y 4°.

Del E. hay que dar resguardo al cabo Villano y la línea trazada análogamente forma un ángulo de 75° con la meridiana magnética; podrá arribarse directamente con todos los vientos del 1°, 2° y tres cuartos del 3° y dos del 4°.

La línea trazada desde la confrontación con la barra en el abra de Portugalete, o sea el punto de espera de los barcos que fondean en demanda de la entrada de la ría, sigue la dirección E.O. y por consiguiente tendrán que dar bordadas con los vientos de los seis últimos cuartos del 3° los seis primeros del 4°.

Son los que bajo este punto de vista están en condiciones menos favorables; pero la proximidad a Castro les permite siempre tomar el puerto oportunamente o ponerse en situación de abordarlo de bolina.

Por otra parte y cualquiera que sea la dirección del viento como en el seno comprendido entre el cabo Villano y la punta del Castillo de Santa Ana no ha restingas ni bajos que hagan peligrosa la navegación, pueden darse bordadas y tomar la concha y el puerto de Castro-Urdiales.

Ya hemos visto que se consigna en el Derrotero la facilidad de lograrlo en todo tiempo.

Como capacidad el puerto puede dar cabida a 10 buques de más de 6 metros de calado, y hasta de 30 a 30 de menor porte, lo cual es suficiente atendiéndose a que la mayor parte de las embarcaciones que podrán ser sorprendidas por temporales

habrán de proceder del O. Y por lo tanto la capacidad de los puertos de refugio necesita ser mayor cuanto más hacia esa parte se hallen por ser mayor el número de embarcaciones que lo pretendan; pues algunas lograrán hallarlo antes en las tentativas que con ese fin han de hacer.

Respecto a las demás condiciones, la de proximidad de población que pueda tener surtido de los efectos que a los buques refugiados sean necesarios, está en este caso satisfecha; la de que la forma de la costa permita al buque seguir corriendo el temporal si no logra tomar el puerto no puede decirse que falte, pues la concha de Castro-Urdiales no está tan ensenada que sea imposible desde su entrada tomar rumbo para remontar el cabo Villano.

La boca del puerto que proyectamos está opuesta al S.S.O. quedando protegida de la acción de la marejada y tiene amplitud de 74 metros en su menor anchura, suficiente para que las embarcaciones puedan entrar con holgura y sin riesgo y para evitar que las corrientes de marea produzcan agitación que se observa cuando la angostura de la entrada es mucha en relación de la superficie del puerto.

En la elección del punto de arranque del muelle de defensa hemos estado de acuerdo con cuantos conocen la localidad. No hay otro más a propósito.

Respecto al muelle del Torrejón su arraigo y su dirección están, si así puede decirse, fijados por la naturaleza. Ninguna ventaja tendría partir de un punto más al E. de la punta de ese nombre pues siendo mucho más costosa la obra solo se lograría encerrar un peñasco en el puerto advirtiéndose que de ese lado la punta despide una porción de peñas que hacen inútil una gran extensión. El abrigo del muelle de Santa Ana se extiende a una gran parte del antepuerto y facilitará las operaciones y maniobras de los buques a la entrada y a la salida.

Además la disposición que hemos dado a la cabeza de este muelle como a la del Torrejón deja espacio en dos planos a distinta altura para prestar ayuda a las embarcaciones.

Como el muelle de servicio comercial que divide en dos a la superficie defendida quedarán dos buenas dársenas donde los barcos que tengan que hacer operaciones de carga y descarga podrán permanecer siempre a flote y en agua tranquila sin que corran riesgo alguno de avería.

La dirección del martillo o muelle transversal que en la cabeza del anterior hemos proyectado es la de la meridiana magnética con lo cual se consigue que las embarcaciones que atraquen a él no estén expuestas a la acción de los vientos del S. y sus inmediatos que en los puertos de esta costa suelen soplar con gran violencia. Será pues un buen muelle para atraque de buques de gran porte. Entre él y el muelle de Santa Catalina (sic) queda un espacio suficientemente amplio para buques grandes que entren de arribada y sin tener que hacer operación comercial de ningún género, los cuales podrán atracar al antedicho muelle donde se disponen los elementos necesarios. En todo ese espacio las sondas menores son de 7,50 metros”²⁵.

²⁵ Ibidem, pp. 28-32.

VII

FIEBRE DE EMBARCADEROS Y CARGADEROS EN LA COSTA CASTREÑA (1885 – 1907)

El ambiente en Castro Urdiales, allá por el año 1885, se puede calificar de auténtica ebullición y de optimismo en el inmediato futuro económico. Allí estaban, ya con toda su plenitud, los años dorados de la minería. Pero también reinaba cierto desasosiego, aunque mejor sería decir incertidumbre, sobre el porvenir del puerto. La expulsión de Ramón Pérez del Molino abría teóricamente de forma total las puertas a la posibilidad de cambios. Sin embargo, como decimos, aún no se sabía si el Estado acabaría tutelando y amparando económicamente las mejoras portuarias, o si el que iba tener que tirar del carro era el propio Consistorio, o, finalmente, si de nuevo se iba a dar posibilidad a la iniciativa privada para participar en la construcción de nuevas obras.

Ahora bien, una cosa estaba clara: las perspectivas del gran negocio minero se traducían en unas explotaciones que estaban trabajando a un ritmo hasta entonces no conocido y en una verdadera catarata de proyectos y realidades de vías férreas, cuya finalidad era llevar el mineral hasta la línea costera. No obstante, también era evidente que existía un gravísimo problema de “cuello de botella”: en prácticamente toda la costa de la jurisdicción castreña los puntos de embarque con garantías de agilidad y seguridad eran inexistentes. Dramáticamente se había perdido la oportunidad de mejorar las cosas, y se había malgastado el tiempo de más de una década: *“el mineral de hierro ha adquirido gran valor y una demanda tal que se coloca enseguida cuanta se presenta en los puertos, y en ellos pueden hacerse contratos para entregar en plazos cortos o largos cuanta se quiera. Pues bien, a pesar de todas estas favorables circunstancias, con la muy apreciable además de ser factible sin gastos enormes la creación de una abrigo en nuestra concha, que permitiera el establecimiento de embarcaderos económicos para la carga directa del mineral, el concesionario de este puerto y ferrocarril a Sopuerta D. Ramón Pérez del Molino, dueño de la parte más rica del referido coto, nada ha hecho por desgracia, defraudando las halagüeñas esperanzas que acariciaban con júbilo los hijos de Castro, quienes creían en breve plazo ver transformado su pequeño puerto que apenas mide cuatro hectáreas, y que se queda casi en seco, en otro capaz para dar abrigo a gran número de vapores de alto porte que habían de conducir el mineral arrastrado por el ferrocarril a mercados extranjeros”*¹.

Como bien decía, y acabamos de ver, la memoria redactada en el proyecto del Ferrocarril de Somorrostro a Castro, se había perdido una gran oportunidad. El drama estaba en que sin puntos de embarque, a pesar de minas pujantes y ferrocarriles modernos, mal podían progresar las cosas: *“bien se puede considerarse ha sufrido igual suerte, pues ambas dichas se completan,*

¹ A.M.C.U., leg. 1.802, doc. 1, “Proyecto de ferrocarril de Castro Urdiales a Memerea (Somorrostro)...”, p. 2.

y separadas serían perfectamente inútiles, pues tan imposible es la explotación de las minas sin ferrocarril que conduzca sus productos a la costa (por no poder el mineral de hierro soportar los gastos de acarreo más ordinarios) como sin puerto de buenas condiciones para grandes buques que lo eciban a bordo directamente”².

1. PRIMER PROYECTO DE UN EMBARCADERO EN EL TORREJÓN, 1885

Todo los sectores relacionados con la minería de la jurisdicción empezaron a moverse y a pensar en qué lugar poder solicitar y construir embarcaderos de mineral. No se podía esperar a que en Castro se construyera finalmente un puerto nuevo en toda la extensión de la palabra. Así, en el mismo año 1885, cuando el Ayuntamiento acababa de recibir el proyecto encargado al ingeniero Rafael Martín, y empezaba a tramitar los efectos de la cesión del mismo al Gobierno, fue solicitado oficialmente el permiso para construir un embarcadero de mineral en las estribaciones de la punta del Torrejón. Curiosamente en el lugar en el que los distintos proyectos para el futuro puerto de Castro colocaban la ubicación del contradique o muelle comercial.

La petición estaba hecha por el grupo empresarial que también gestionaba el trazado de una línea férrea de Sopena a Castro, diseñado por el conocido ingeniero Peñarredonda. La razón de la solicitud era, una vez más, la de dar salida a la producción minera:

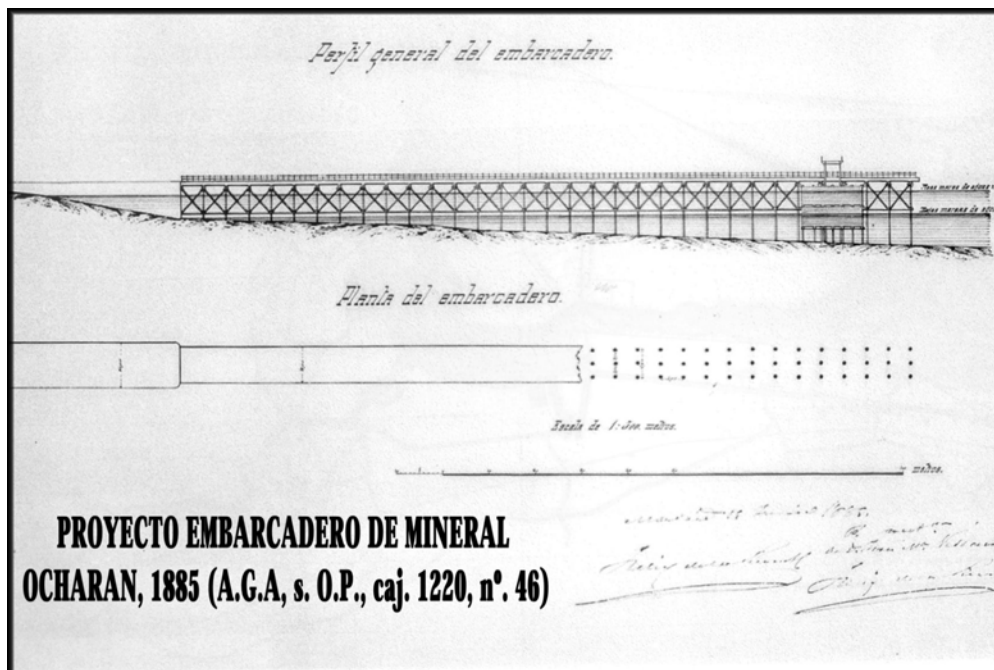
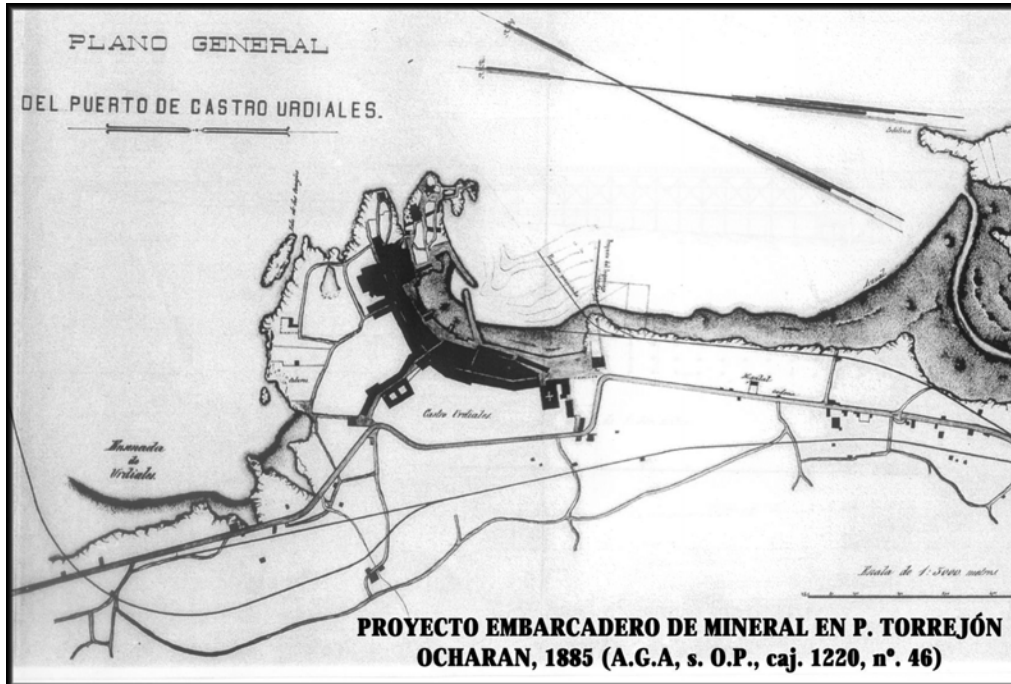
“El proyecto de un embarcadero en el puerto de Castro Urdiales, cuya concesión se solicita, es el complemento del proyecto del ferro-carril concedido en 11 de noviembre de 1873 para la explotación de las minas de Sopena. La explotación sería imposible sin los medios de dar salida al mineral, y si bien se han presentado varios proyectos para establecer un puerto en aquella localidad, y existe una concesión hecha, es de lejana realización; y aunque la obra se llevase a cabo habrían de transcurrir muchos años, antes de ver realizado el proyecto. Entre tanto, es forzoso habilitar para la exportación del mineral algún medio provisional de embarque, que pueda, en su día, formar parte del puerto definitivo (...).

Con estos datos un embarcadero en condiciones normales, debería proyectarse de manera que pudiera embarcar unas 600.000 toneladas al año.

La reducida ensenada de Castro, considerándola comprendida entre las peñas de Santa Ana y la Punta del Torrejón, afecta la forma de una estrecha zona de unos 350 metros de longitud y de 250 de anchura máxima, en cuyo fondo se encuentra situado el pequeño puerto de Castro Urdiales. La ensenada reúne excelentes condiciones de calado, aunque el fondo sea de roca. Está desabrigada desde el Nornordeste al Sur, pero a poco que se aleje de la playa, ya va descubriendo más hacia el Nor-este; es decir, hacia el lado de los temporales, que se hacen sentir reciamente aún dentro del mismo espacio abrigado, pues la marejada del Noro-este, recalca, en el interior, como procedente del Nordeste. De manera que, en definitiva, se puede considerar abrigado de los temporales, sólo la mitad Norte de la ensenada. De lo expuesto, se deduce, que el sitio más conveniente y abrigado para establecer el embarcadero sería el que se encuentra al Norte o lo más cerca posible de las peñas de Santa Ana; pero esto obligaría a cruzar con el ferrocarril todo el pueblo de Castro y a inutilizar una parte del puerto actual cosa irrealizable. Desde allí, no

² Ibidem, p. 3.

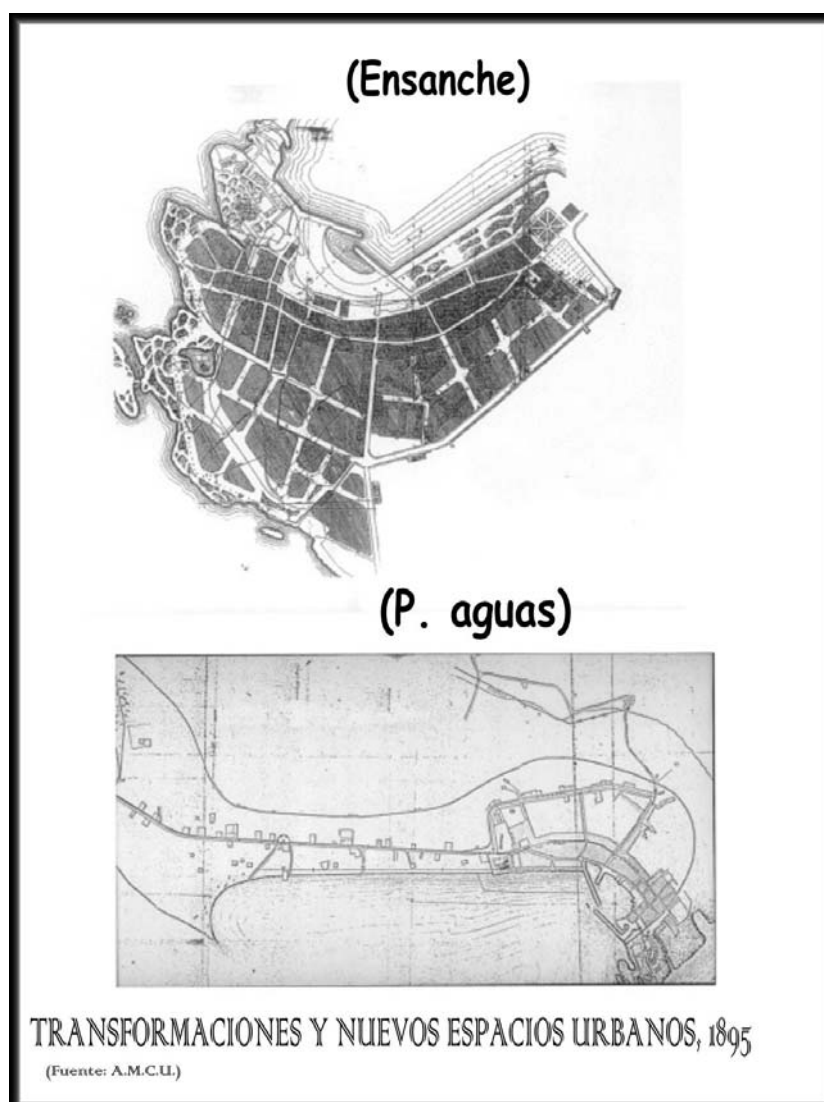
queda sitio disponible hasta la extremidad Sur de la ensenada; es decir, cerca de la punta del Torrejón, en la parte más desabrigada. En cualquier punto intermedio, además de la imposibilidad antes enunciada que subsistiría siempre, aunque en menor grado, obstruiría la entrada del puerto actual, lo que no es admisible. Es pues forzoso, aprovechar, para embarcar el mineral, los días de bonanza, y estar dispuesto el buque para hacerse a la mar en busca de refugio en cuanto amague algún temporal. Por eso debe disponer de medios rápidos de embarque, para que un



buque pueda tomar carga completa en doce horas; y no permanezca más de un día en el embarcadero. Así, disponiendo el embarcadero para buques de mil toneladas de carga, y calculando en 250, los días útiles en el año (cálculo a todas luces muy bajo) un embarcadero, en tales condiciones, debería servir, cuando menos, para la exportación de 250.000 toneladas de mineral.

Este cálculo dista notablemente de las 600.000 toneladas que se ha supuesto pueden exportar anualmente las minas, pero téngase en cuenta que aquella cifra exige una explotación regular que habrá de tardar algunos años en alcanzar; y un capital invertido en el material para la explotación, de las minas y del ferro-carril, que, de que no es fácil ni conveniente disponer desde luego. El embarcadero es un medio provisional de embarque, pues si la explotación de las minas ha de alcanzar tan gran desarrollo como la citada memoria supone, necesita para su servicio un puerto en otras condiciones.

Pero aun admitiendo que fuese indispensable exportar desde ahora las 600.000 toneladas, daremos medios, para que el embarcadero pueda, por lo menos, duplicar su servicio”³.



³ A.G.A., s. O.P., caja 1.220, nº. 46, Memoria descriptiva de un embarcadero para el puerto de Castro, 1885.

Aunque con algunas variantes, el embarcadero que se proyectaba se basaba en los mismos principios técnicos que el primero que se puso en funcionamiento un poco antes en la ensenada de Dícido:

“La cabeza del embarcadero llega a los fondos de 7 metros en mareas vivas equinocciales y dista 200 metros de la boca del puerto, para no estorbar a los demás barcos, la entrada en el puerto de Castro.

El embarcadero se enlaza directamente con el ferro-carril por medio de una curva de 120 metros de radio (...).

Este lleva dos vías, una que sirve para el depósito de los wagones cargados conducidos desde las minas por el ferro-carril, y la otra se usa como apartadero para colocar en ella los vacíos. El embarcadero está dispuesto de manera que sirvan indistintamente ambas vías para los objetos.

Dadas las condiciones de rapidez en el embarque y la naturaleza de las materias que se han de embarcar, está indicado, para el caso presente, el uso de embarcaderos, que, como los de Huelva en España, carguen por medio de vertederos. Sin embargo, las condiciones locales impiden en el caso presente que este procedimiento de carga se adopte, al menos para todos los estados de la marea. Para ello sería preciso elevar el piso del embarcadero seis u ocho metros, altura que habría de ganarse, antes, en el ferro-carril, lo cual no parece fácil dadas las condiciones del terreno y del pueblo de Castro. El coste crecería también, y los riesgos de destrucción de obra tan elevada expuesta a los terribles embates del mar cantábrico. Por todo ello se da la preferencia a la carga por medio de grúas.

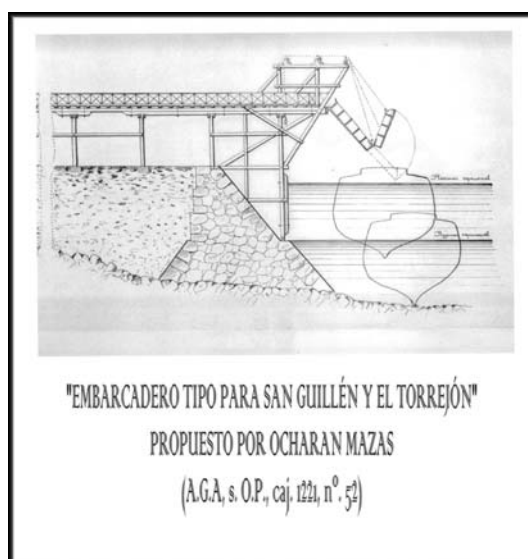
El sistema más sencillo de embarcaderos de este género, y también el más económico, cuyo tipo existe en la Coruña es una combinación del hierro con la madera, consta de una serie de pilares de hierro, formando tramos de 5 metros, que sostienen un piso de madera, formado con traveseros y largueros cubiertos por un entablado. El ancho es de 8 metros y lleva llas dos vías de servicio, una según se dijo para los wagones cargados, y otra para depositar en ellos los vacíos”⁴.

Tal como el transcurso del tiempo evidencia por si mismo, este proyecto de embarcadero, apadrinado por José María Villacampa y Félix de la Puente, poseedores de varias concesiones mineras en Sopuerta, no llegó a prosperar. Aunque sí se tuvo muy en cuenta por la Administración. Tanto que incluso el Ingeniero Jefe de Santander, convencido de la viabilidad del asunto, sólo introdujo en su informe la variante de mover la dirección del embarcadero más hacia la playa; es decir, dar una colocación más perpendicular con respecto a la costa (ver plano adjunto). Al final fue el Ayuntamiento quien se opuso tajantemente al proyecto: formada una comisión de estudio, argumentó que la construcción del embarcadero era peligrosa, tanto para los barcos pequeños de pesca de la Villa como para los potenciales buques mercantes que se acercaran en busca de minerales. Y es que el Ayuntamiento estaba en plena fase de negociaciones para convencer al Gobierno de la necesidad de construir, de una vez por todas, un rompeolas y un contradique que dieran abrigo a la concha castreña.

⁴ Ibidem.

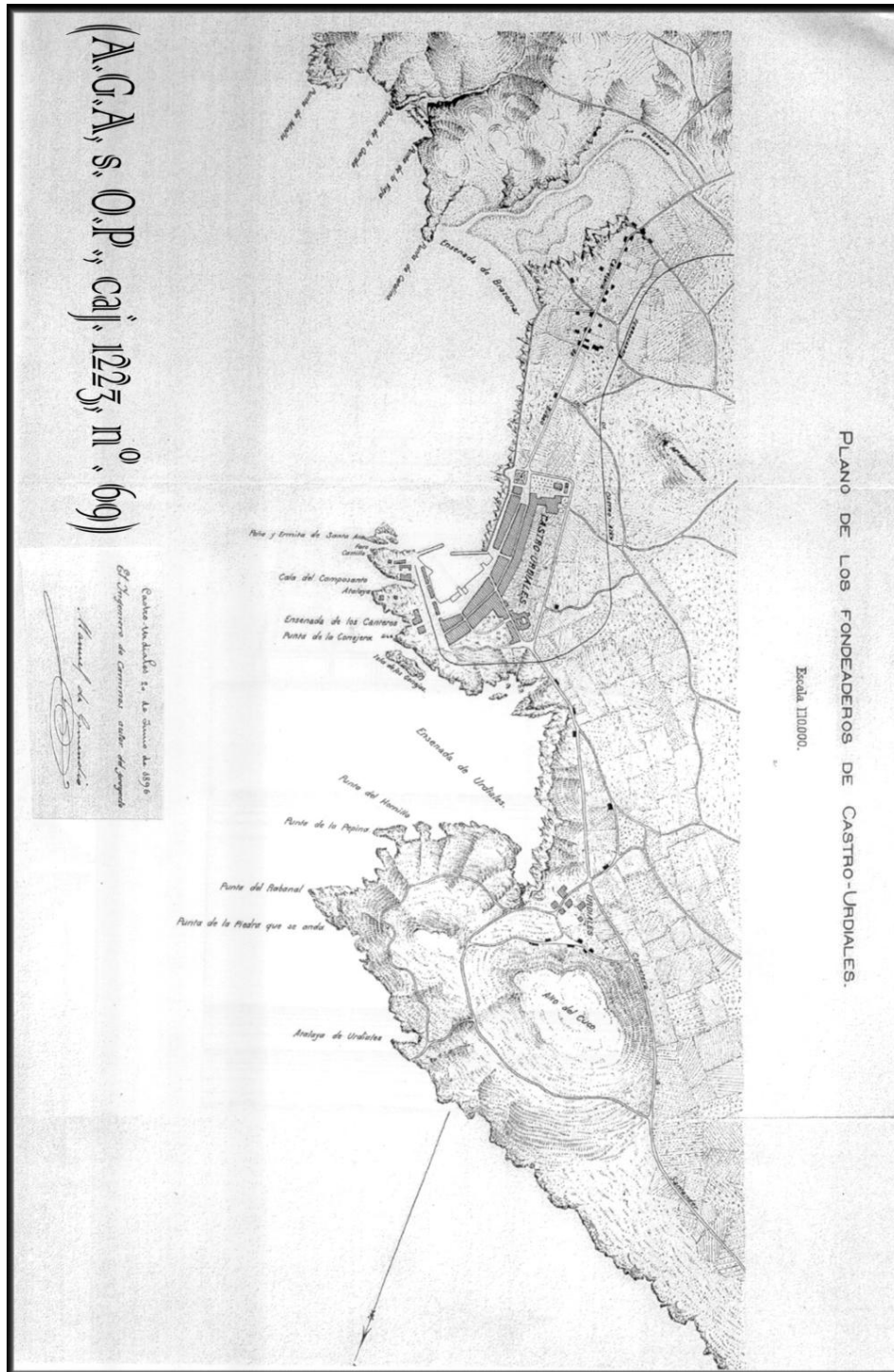
2. OCHARAN MAZAS PRETENDE HACERSE CON EL CONTROL DE LOS EMBARQUES DE MINERAL EN CASTRO

Los planos del anterior y primer proyecto de embarcadero para Castro Urdiales, evidencian enseguida 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 en la propia Villa. Una de ellas se pensaba ubicar, hasta llegar al embarcadero futuro del Torrejón, en la línea litoral que venía desde la playa. Pues bien, precisamente en esta zona es donde un personaje de enorme importancia en la historia contemporánea castreña, y, además, también en otros niveles distintos a los puramente portuarios y económicos, Luis Ocharan Mazas empezó a “mover ficha” en el año 1886, uno después del primer proyecto de embarcadero en el Torrejón. El Ayuntamiento, en el pleno que tuvo lugar el 6 de abril de aquel 1886, estudió la petición y las condiciones con las que se pretendía levantar un cargadero⁵. Pero, y esta es la novedad, una “Real Orden de 30 de junio de 1886, autorizando, 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 la bajada a la playa un **dique malecón...**”⁶, cambiaba radicalmente el panorama.



⁵ A.M.C.U., L. 14, Actas, 8 de abril de 1886.

⁶ Memoria sobre la Obras públicas desde 1º de enero de 1886 a 31 de diciembre de 1887, Madrid 1889, pp. 249 y 250.



2. 1. MUELLE DE DON LUIS OCHARAN

La orden firmada por el ministro Montero Ríos daba al peticionario tres meses para empezar las obras. Estipulaba que en el primer año debía estar ejecutado al menos el 10% del total de las obras proyectadas, y que debía cuidar el detalle de colocar en el dique cada 80 metros una escalera de salvamento. Pero, ¿qué había pasado y qué pretendía Ocharan Mazas?

Aunque todavía está pendiente una profunda obra de investigación sobre su biografía, de la que sin duda es merecedor tanto por su talla intelectual como por su faceta de emprendedor hombre de negocios, podemos decir que Don Luis no era castreño de nacimiento: había nacido en Bilbao en el año 1858. Sin embargo, tenía, y mantuvo siempre, fuertes lazos familiares Castro. Villa con la que salvaguardará hasta el final de su vida una vinculación sin fisuras. En esencia, podemos afirmar que Ocharan Mazas fue un activo miembro de la entonces pujante burguesía de los negocios de Bilbao. Participó en bastantes iniciativas empresariales, y entre ellas, en la explotación de la cuenca minera de Castro y zonas aledañas. Conocía como la palma de su mano absolutamente todos los entresijos de esta Villa y su comarca⁷.



Ocharan Mazas 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 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 embarcaderos, y comenzó con aquella zona.

Conocía perfectamente que dominar el espacio cercano al viejo Torrejón suponía controlar la llegada posible y el trazado del ferrocarril minero, de las más que lógicas construcciones auxiliares aledañas, y, de paso, como enseguida veremos, poder hacerse con un montón de solares urbanos en una época de plena expansión urbana de.

¿Cómo lo haría? Pues, recubierto de un manto de filantropía, ofreciéndose al Ayuntamiento y al Gobierno para costear la construcción de un malecón o muro de defensa entre aquella punta del Torrejón y la playa.

Ocharan levantó el muro con un presupuesto teórico de salida de 160.000 pesetas, que según Luciano Prada, el mayor estudioso de esta obra y para la que ha manejado fondos documentales procedentes del Archivo municipal y del desaparecido de la



⁷ Hasta tal punto Ocharan conocía a fondo todo lo castreño que escribió una novela, “Marichu” : sin duda alguna, el mejor compendio realizado hasta ahora sobre las costumbres y forma de vivir tradicional de los castreños. Además, actuó como importante mecenas cultural de arquitectos y artistas tan celebres como Eladio Laredo.

Ayudantía 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 (en gran parte tapado ahora por el Paseo Marítimo) y finalmente donde ahora está la barandilla o balaustrada, iba una línea de sillares de casi un metro cúbico cada uno”⁸.

Tardó años en acabar la obra. Todavía en 1890 se hacían algunos trabajos. Pero ya justo en los años en que se verá por fin la verdadera intención de Ocharan: construir varios cargaderos de mineral. Ahora, de momento, con la obra del nuevo muro había conseguido perfectamente bosquejar felizmente sus fines estratégicos. Controlaba los accesos al Torrejón, el posible trazado del ferrocarril que podía pasar precisamente por encima del nuevo muelle, y, además: “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...”⁹ “(...) 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 el material, en particular grandes bloques de piedra, desde la cantera del Torrejón hasta las obras del muelle. Hay fotografías de una línea ferroviaria por donde circulaban las vagonetas ...” “Entre los espacios ganados al mar y cedidos a Luis Ocharan por la construcción del muelle de su nombre, se hallaba lo que se conoce como “La Pesquera”. Era un entrante del mar que lo hemos conocido rodeado de altos muros, entre el citado muelle y la carretera general u por otro lado la calle María Aburto y el callejón de la Arboleda, formando un trapezoide. En el lado oeste, en un corto espacio que daba a la carretera general, Ocharan mandó hacer un jardín, con altas tapias y una glorieta junto a la carretera, para el entretenimiento de su esposa María Aburto e hija”¹⁰.



El “negocio” fue redondo para Ocharan Mazas. Y, encima, quedó ante la opinión del vecindario como un “gran señor” y benefactor de Castro. Tanto es así, que en la sesión del 14 de abril de 1887 el Ayuntamiento, reconociendo expresamente su labor, acordó poner su nombre al muelle que había construido y, además, honrarle con el título de “Hijo Adoptivo de la Villa”¹¹.

⁸ Prada, Ilustración, diciembre de 2001.

⁹ Prada, Ilustración, marzo de 2001.

¹⁰ Prada, Ilustración, abril de 2001. En 1896 el cronista de un semanario castreño recordaba que “Con motivo de la construcción del muelle de Ocharan Mazas, ganó el constructor al mar una faja de terrenos, que, divididos en zonas de a treinta metros por amplias calles unirán el nuevo muelle con el camino real, constituyendo la primera zona de ensanche de la población, Fray Verás, 27 de septiembre de 1896.

¹¹ Prada, Ilustración, agosto de 1999.



2. 2. CASCADA DE CARGADEROS PARA DON LUIS

Por fin, ya sin tapujos, en el año 1890 salieron a la luz los verdaderos intereses y ambiciones de Don Luis: 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 en la punta del Torrejón. Además, pretendía instalar “*un Ferro-carril, que desde el Río de Sámano venga a cada uno de los embarcaderos y los de unión de unos con otros...*”¹²

Bien sabía lo que hacía Ocharan. Curiosamente, aunque no en tan alto número, los cargaderos que años después se construirán en Castro y Urdiales se levantaron en las proximidades de las zonas por él pensadas.

Los detalles de las obras pretendidas pueden verse en los planos y dibujos adjuntos, pero los parámetros técnicos merece la pena leerlos directamente en el dictamen favorable hecho por el Gobierno Civil de Santander:

“Dos son los tipos que se presentan para estos embarcaderos; el primero usado para los de Urdiales y el 2º para los de San Guillén y Torrejón en Castro-Urdiales. Los pertenecientes al Primer tipo tienen longitud de 52 metros, 40 metros, 25 metros y 16 metros y en sus cabezas caladas en las bajas mares equinocciales de 6 metros, 6,50 metros, 7 metros y 9 metros respectivamente. La disposición de este tipo que se representa en la hoja correspondiente de los planos, es la siguiente. De un depósito de mineral arranca la vía que ha de conducir los minerales hasta los buques

¹² A.G.A., s. O.P., caja 1.221, n.º. 52, “Informe del Ingeniero Jefe de la Provincia sobre el proyecto de embarcaderos (...) que solicita construir Don Luis Ocharan y Mazas”, Santander, 29 de octubre de 1890.

atracados y va apoyada sobre traveseros, que a su vez lo están sobre cuatro largueros que por medio de zapatas refieren las presiones a pilotes, unidos entre sí por una fila de cepos y una palizada con otra por cruces de San Andrés; al llegar a un escarpe del terreno, que forma la costa, sigue el mismo sistema, variando tan solo la naturaleza de las cruces de San Andrés citadas, que son de hierro forjado empotradas en los pilotes por cercos de hierro también y apretándose por medio de tornillos que tienen en el centro. El número de tramos es de 8 con una luz entre ejes de 6 metros. Encima de los traveseros va un entablonado general y la vía de servicio como dijimos y en el último tramo sobre un andamio de madera los tornos que ponen en movimiento una vertedera articulada con un tramo móvil en su extremo que se le hace cambiar de posición con las necesidades, por medio de una cadena. Este sistema está sostenido al llegar al escarpe antes citado por pilotes que tienen las mismas luces y disposición, con la diferencia de tener cada palizada tres filas de cepos y además uno longitudinal de hierro forjado, estando los pilotes empotrados en macizos de hormigón, echado sobre la roca y que tienen 2 metros en la cara superior por 3 metros de altura. Cada palizada se compone de cuatro pilotes en el 1º caso, o sea en el de carga, distantes 2,90 metros de eje a eje, las correspondientes al 2º, o sea el de apoyo, se compone de 6 pilotes distantes los extremos 2 metros y los interiores la cantidad antes dicha. En el último espacio entre cepos se apoya el travesero por una sofronda con jabalcones para fortalecer el sistema, así como en la parte superior del 1º sistema (...).

Con los embarques ganarán los pueblos inmediatos y con ellos el mismo Ayuntamiento y el pueblo donde radica por establecer varias familias dedicadas a esta clase de negocios, ganará la riqueza pública y con ella el Estado, asimismo con los derechos que le han de proporcionar los buques que entran a la carga. El proyecto, demostrada su posible realización por los documentos que lo forman con arreglo a las varias veces citada Instrucción, no siguiéndose perjuicio alguno y si solo inmensos beneficios, creo procede consultar a la Superioridad la concesión a D. Luis de Ocharan y Mazas, a perpetuidad, de cuatro muelles en Urdiales y dos en San Guillén sin más ramales férreos que los colocados sobre los mismos y que terminan en los depósitos que por de pronto deben situarse contiguos a los citados muelles, y con arreglo a los siguientes o parecidas condiciones:

POBLADO

DEL

PUERTO DE CASTRO

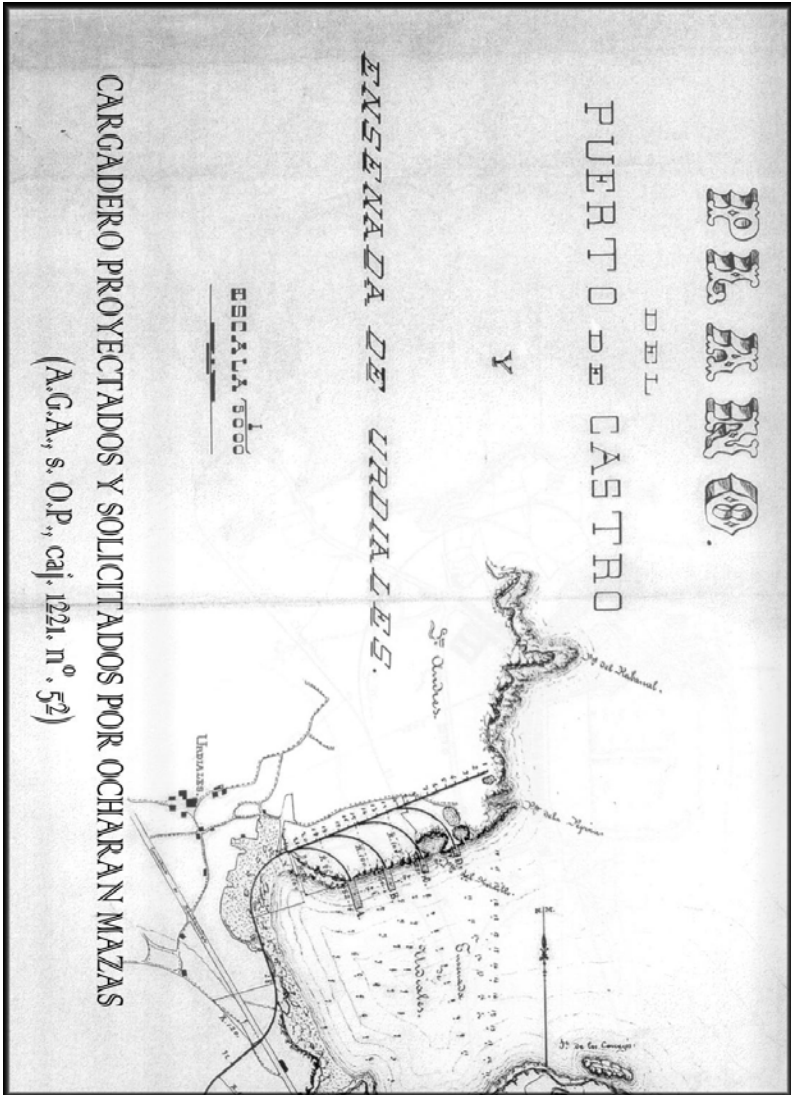
Y

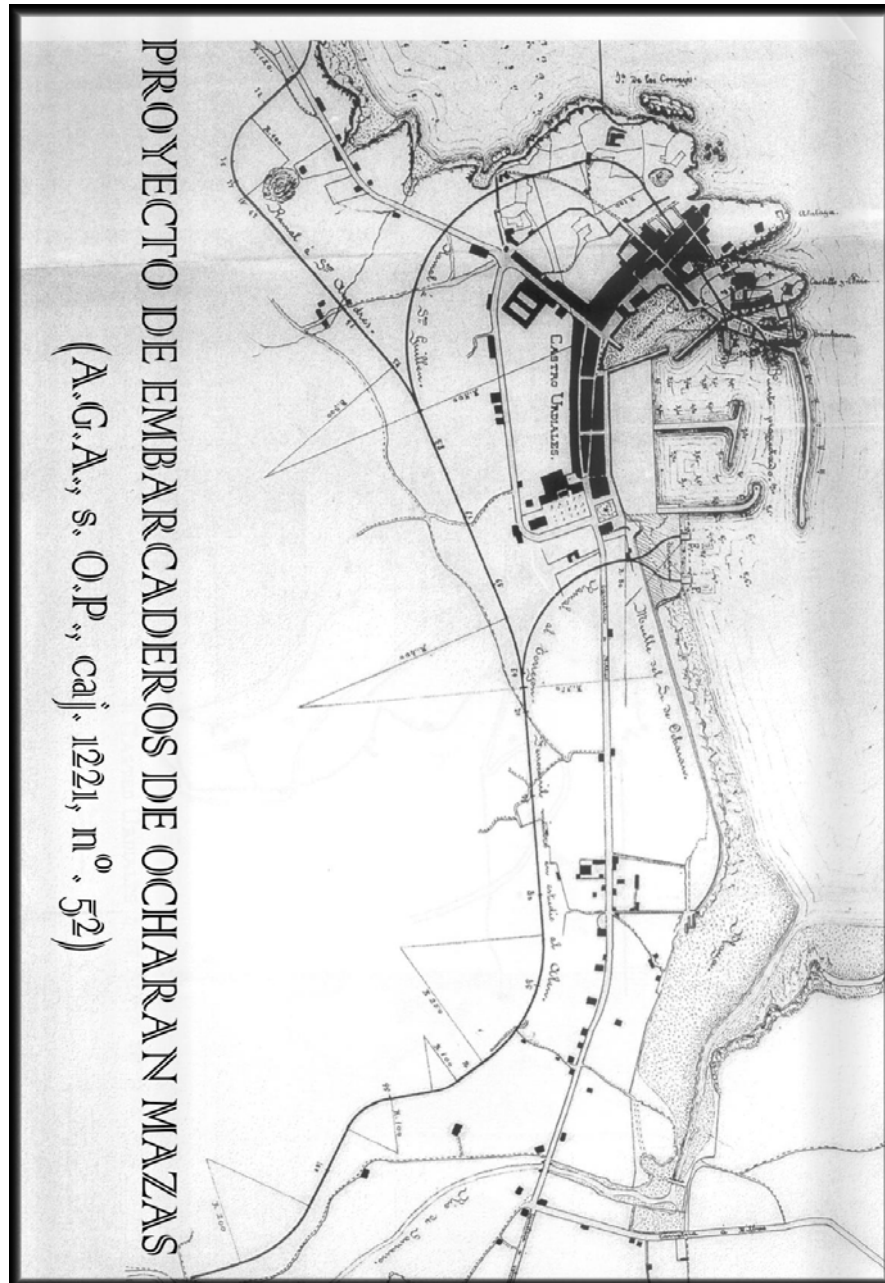
ENSENADA DE URDIALES.

ESCALA 1/5000

Urduales

CARGADERO PROYECTADOS Y SOLICITADOS POR OCHARAN MAZAS
(A.G.A., s. O.P., caj. 1221. n.º 52)





1ª Las obras se ejecutarán bajo la vigilancia del Ingeniero Jefe de la provincia y con arreglo a l proyecto presentado.

2ª El concesionario las mantendrá siempre en buen estado de conservación y de modo que en caso de necesidad puedan amarrarse a los tramos de madera los buques que usen de los embarcaderos.

3ª Si estos amenazasen ruina y el concesionario no quisiere repararlos estará obligado a arrancar los pilotes, dejando el emplazamiento en el estado que actualmente tiene.

4ª Queda igualmente obligado a deshacer a sus expensas los embarcaderos sin derecho a indemnización ninguna, en el caso de que así lo exijan los intereses del Estado y mediante orden de autoridad competente.

5ª Los embarcaderos podrán ser empleados gratuitamente por el Gobierno para embarque, o desembarque de tropas, material de guerra, o efectos de su pertenencia, cuando sea necesario.

6ª Las obras se empezarán dentro del plazo de tres meses y se terminarán en el de dos años a contar de la fecha de esta autorización.

7ª Dentro de los 15 días siguientes a la publicación de esta orden en la Gaceta, consignará el concesionario, en la Caja General de Depósitos la cantidad de 7.410,79 pesetas, como garantía de sus obligaciones, la cual le será devuelta, cuando acredite haber hecho obras por valor equivalente.

8ª La falta por parte del concesionario del cumplimiento de cualquiera de las condiciones anteriores, será motivo para que pueda acordarse la caducidad de la concesión, precediéndose en este caso con arreglo a las disposiciones establecidas en la Ley General de Obras públicas vigente”¹³.

3. SALTACABALLO

El 25 de febrero del año 1886 apareció publicada una Real Orden “autorizando a D. Eduardo Aznar y D. Ramón de la Sota, para que (...) construyan un embarcaderos en la ensenada de Salta Caballo a la Escalera, en el término de Ontón, distrito municipal de Castro Urdiales”¹⁴. Así se abría el camino para construir el primer cargadero de tipo cantilever en la costa castreña, cuyo ejemplo técnico seguirán luego otros, tal como ya hemos podido comprobar en una caso, al analizar lo sucedido en Dícido.

3. 1. PRECEDENTE: CARGADERO DE MILLO

Justo en la parte más occidental de la jurisdicción de Castro Urdiales, tocando con tierras de Vizcaya, dentro de la demarcación de Otañes y Ontón, existía un monte conocido desde antiguo como *Setares*, en el que también desde hacía siglos, aunque siempre a pequeña escala, se había explotado su extraordinaria riqueza de mineral de hierro. A partir de la década de 1870 comenzó a explotarse a mayor escala y, al parecer, pues apenas han quedado documentos al respecto, se construyó el denominado *embarcadero de Millo* en los terrenos y acantilados hoy ocupados por la fábrica “Derivados del Fluor”. Lógicamente, se trataba una vez más de dar salida rápida por mar al mineral extraído de las minas.

Debió ser un embarcadero aún muy rudimentario; probablemente construido en el año 1875 por la familia Sota¹⁵. Todavía el transporte hasta las inmediaciones se hacía con carretas de bueyes, y la carga en barcos de no más de 100 toneladas¹⁶. Además de primitivo, muy probablemente con abundantes piezas de madera, tampoco el embarcadero de Millo debió tener mucha capacidad de carga. Y decimos esto porque en 1877 el inglés C. G. Guy, entonces empresario explotador de la mina “Ceferina” en el alto de la Cruz de Setares, solicitaba la correspondiente autorización municipal para llevar con carros la producción

¹³ Ibidem.

¹⁴ Memoria sobre las Obras públicas desde 1º de enero de 1886 a 31 de diciembre de 1887, Madrid 1889, p. 248.

¹⁵ Homobono (94), p. 82.

¹⁶ Ibidem.

hasta el tranvía que trasportaba el mineral de la mina “Anita” hasta la ensenada de Dícido controlada por nuestro ya conocido Juan Bayley Davies¹⁷.

3. 2. COMPAÑÍA MINERA DE SETARES. SOTA Y AZNAR

No sabemos exactamente el año, pero seguro que hacia comienzos de la década de 1880 el grueso del yacimiento minero de Setares pasó a ser explotado por una compañía rotulada con el mismo nombre y domiciliada en Bilbao, cuyos mayores exponentes y dirigentes eran Eduardo de Aznar y Ramón de la Sota. No vamos a entrar ahora a enumerar y calibrar la importancia de estos conocidos empresarios vizcaínos en la historia económica española del siglo XIX. Baste decir, para situarnos, que, entre otras muchas actividades e industrias, eran los propietarios de la famosísima compañía naviera de Bilbao “Sota y Aznar”. Pero sí es conveniente, tal como ocurre con Ocharan Mazas, recordar que Ramón de la Sota había nacido en la castreñísima calle Correría en el año 1857, y que tuvo siempre importantes conexiones familiares con Castro¹⁸, además de directos intereses económicos.

La compañía de Setares, liderada indiscutiblemente por Aznar y Sota, enseguida, contando con la ventaja de sus numerosos buques de carga, diseñó un plan de explotación a gran escala para sus yacimientos. Rápidamente erigió en la punta del Monte una verdadera colonia o poblado para los numerosos trabajadores mineros. En el año 1885 empezó a planificar la construcción de un ferrocarril minero con el que acercar los productos a pie de costa¹⁹. A la vez, tenían ya pensado la solución final de construir un cargadero en la costa de Ontón pues

“Las aplicaciones cada día más numerosas del hierro o diversos efectos y muy especialmente a los diferentes clases de construcción han hecho que se desarrollen considerablemente las diversas industrias que se dedican a la elaboración de el mismo en estos últimos años. Consecuencia natural de este aumento es la demanda cada día más creciente de las primeras materias necesarias para la citada elaboración y muy especialmente la de la principal, el mineral de hierro. Así es que minas que se creía casi imposibles poner en explotación lo están hoy y con grandísima actividad; pero hay otras que a pesar de ser muy ricas en mineral se hallan en condiciones que las hacen poco menos que inútiles a causa de estar privadas de los medios de comunicación que son indispensables para colocar sus productos en circunstancias favorables para poder ser exportados a los diferentes mercados tanto nacionales como extranjeros y allí sostener la competencia con sus similares. Colocar esas minas en las buenas condiciones apetecidas es necesidad tanto para los mismos concesionarios de las mismas como para el Comercio y para el interés público, pues al mismo tiempo que reparte beneficios a aquellos por poder explotar las grandes cantidades de mineral que contienen y cuyo valor es casi nulo hoy, han de emplearse necesariamente crecido número de braceros viniendo de ese modo a mejorar la condición del obrero pues claro es que han de aumentar sus

¹⁷ Prada, Ilustración, julio de 1999.

¹⁸ Llevaba sangre de familias hidalgas tan arraigadas en la tierra de Castro Urdiales como los Llano o los Otañes. Ramón de la Sota, casado con Catalina Aburto, era cuñado de Luis Ocharan Mazas, Prada, Ilustración, marzo de 2001.

¹⁹ A.M.C.U., L. 13, Actas, 22 de noviembre de 1885 y Prada, Ilustración, agosto de 1999.

medios de subsistencia, lo cual es de suma importancia para el Estado en general y aun para todos los individuos que le componen en particular.

A conseguir este objeto con respecto a la mina “Benigna” y sus inmediatas se dirige el proyecto que tenemos la honra de presentar a V.E. y que esperamos ha de merecer su atención, y como consecuencia de ella la concesión que solicitamos y la declaración de utilidad pública para el mismo”²⁰.

3. 3. UN CARGADERO EN SALTACABALLO, 1885 – 1887

El punto culminante de la estrategia expansiva de Sota y Aznar pasaba por levantar un cargadero dentro de la costa de Ontón, en el punto denominado Saltacaballo. El 2 de junio de 1885 dieron forma definitiva a su proyecto técnico:

“Las obras que nos proponemos ejecutar con la construcción del embarcadero consisten en un muro de contención para sentar las vías que han de ir al depósito del mineral contiguo al mismo, una planchada adosada a las grandes calizas que se levantan desde el depósito a la entrada del puente volante que se indica, cuya planchada se ha de sostener a una altura conveniente por medio de travesaños empotrados en las calizas y sostenidas por medio de palomillas.

Hay necesidad de hacer una pequeña galería para que la dirección de las vías o carriles convengan mejor para la entrada del puente principal entre cuyos dos puntos se hace otro de madera para salvar la entrada de una cueva natural en la que penetran las aguas y olas del mar.

Para la construcción del puente o embarcadero, se construye un pilar de mampostería con mezcla hidráulica hasta elevarlo sobre la pleamar 13 metros a cuya altura ha de arrancar el tablero del puente.

Este piso se asegura por medio de dos vigas entramadas de celosía metálica distantes entre si 4 metros, las cuales quedan unidas por traviesas también metálicas colocadas de 2 en 2 metros sobre las cuales se colocan los largueros convenientes a los que se han de clavar los tablones que constituyen el piso del puente.

Para sostener este puente volante se dispone un caballete de madera de 15 metros de altura levantado sobre el pilar de mampostería, con grandes vigas de pino de 0,40 de escuadra con sus cruces correspondientes atornilladas entre sí cuyo caballete ha de resistir la tensión de los cables que han de sostener el puente y carga necesaria, la cual se calcula en 10 toneladas máximo en el extremo del puente.

Los cables que le sostienen serán ocho; cuatro por cada lado, y de un grueso suficiente para resistir con exceso la carga.

Estos cables así como los tirantes o vientos se afianzarán como se indica en las grandes masas de calizas que se levantan en este punto.

²⁰ A.G.A., s. O.P., caja 1.220, n.º. 44, Proyecto de embarcadero en la ensenada de Salta-caballo o la Escalera de Ontón, documento n.º. 1.

*Tal es el proyecto que tenemos el honor de presentar a V.E., cuya vida g. D. muchos años. Bilbao a 2 de junio de 1885*²¹.

Nacía así el primer modelo de cargadero cantilever de la costa castreña (ver planos adjuntos), del que luego beberán otros muchos. Ya lo hemos adelantado, la Compañía minera de Setares obtuvo en el mismo año de 1886 el permiso gubernativo para erigir el cargadero y, también el de la instalación de un ferrocarril cuyo objeto era el transporte de mineral, con varias estaciones, bordeando los acantilados de la costa, desde la explotación al punto de embarque²².

El cargadero finalmente fue construido en 1887: “Constaba de un puente apoyado en tierra y una pilastra con el extremo volado en cantilever. Su longitud de vuelo era de 26 m. y la total de 62,4 m. con 5 m. de ancho y 174 Tm. De peso. Al estar ubicado en un acantilado de más de 70 m. en vertical, la gran profundidad de las aguas permitía la carga de buques de gran tonelaje, de hasta 4.500 Tm. en 10 horas. Este cargadero fue desmontado en 1977 y los temporales han derribado el resto (...). En 1911 se instaló una cinta para transportar el mineral desde los depósitos subterráneos (...) por un motor eléctrico”²³.



El de Saltacaballo era un cargadero colocado en un punto muy especial: sobre unos altísimos y pronunciados acantilados. Al amparo del diminuto abrigo brindado por la Punta de Lamié, los barcos se acercaban en medio de la minúscula ensenada de La Tejilla, pero con unos calados mínimos de 7,2 metros, y apoyados por 5 bollas de amarre, llenaban rápidamente sus bodegas de mineral de hierro. La gran cantidad de

agua allí existente permitía la llegada de vapores, hasta casi las 5.000 toneladas, entonces considerados de gran porte. Pero las operaciones de carga tenían que hacerse a gran celeridad, como máximo 10 horas, porque el abrigo era tan malo que un pequeño cambio en el estado de la mar provocaba la rápida huída de los buques.

Durante prácticamente medio siglo en Saltacaballo se cargó el grueso de la producción de Setares, aunque también cantidades no despreciables de otras varias minas relativamente cercanas²⁴. Además de lo ya apuntado, por último, habría que comentar que, como otros muchos de la zona, este cargadero fue volado en la noche del día 22 al 23 de agosto de 1937 por las tropas republicanas en rápida retirada ante el imparable avance del ejército franquista.

²¹ Ibidem, Descripción del proyecto y condiciones.

²² En 1898 se completó el trazado ferroviario con un túnel de casi un kilómetro de longitud para evitar así en la parte final la utilización de planos inclinados, Homobono, ob. cit.

²³ Ibidem, p. 83.

²⁴ Prada, Ilustración, enero de 1997.

Después de ser reconstruido, de nuevo el 23 de mayo de 1944, casi al medio día, recibió el impacto de varios torpedos lanzados un submarino inglés cuando hundía al carguero alemán *Baldur*²⁵.

3. 4. OTROS CARGADEROS EN ONTÓN

Al comienzo de la descripción del cargadero de Setares, hemos hecho una pequeña mención del primitivo embarcadero de Millo levantado hacia el año 1875²⁶. Pues bien, justo un poco antes de llegar a la Punta del Covarón, al límite entre la costa castreña y la de Vizcaya, un poco hacia el este de la ensenada de Berrón en Ontón, se levantó otro cargadero. Debió ser el que cita J. I. Homobono: “También en Ontón diseñó en 1889 y posiblemente construyó un cargadero el arquitecto Alberto Palacio de 76,25 m. De longitud por 6,1 m. De ancho. La torre piramidal del mismo se deslizaba por el plano inclinado de raíles, acercando en cada viaje 100 Tm. De mineral hasta el costado de babor de los buques”²⁷.

El calado de la mar frente a este cargadero era muy parecido al de Saltacaballo: unos 7 metros. De la misma manera, a pesar de contar con 5 boyas para amarrar, la falta de abrigo provocaba que la presencia de los buques fuera siempre sumamente peligrosa²⁸.

Mucho más importante y conocido fue el cargadero de *El Piquillo*, colocado un poco más al este de la ensenada de Berrón. Sus mentores fueron los dirigentes de la “Sociedad Española de Explotaciones Mineras”²⁹ y su diseñador técnico el ingeniero Alberto Palacio. La misión de este cargadero, también en cantilever, era dar salida a los minerales que un ferrocarril, que corría sinuosamente por los acantilados, traía de distintas minas situadas en tierras de El Haya, Covarón y Ontón.

Según Homobono, funcionó desde el año 1896: “Este gran cargadero en cantilever, de tablero inferior y 400 Tm. De peso, tenía 35 m. De culata, 120 m. De longitud total y 65 de pescante volado sobre la mar, con ancho útil de 6,2 m. Y tres vías (...). Su vertedera móvil, de 25 m. De longitud y empuje manual, se modernizó hacia 1954 mediante una cinta transportadora. Este cargadero permaneció en activo hasta finales de los años sesenta, siendo destruido por un temporal en 1985”³⁰.

Una vez más, la estancia de los buques en el cargadero o en sus proximidades fue siempre extremadamente peligrosa. A pesar de tener un calado mínimo de 8,5 metros y otras 5 boyas de amarre, el paraje era tan sumamente desabrigado que a la mínima inclemencia los barcos corrían en busca de resguardo a la Concha de Castro o al puerto de Bilbao.

²⁵ Ibidem.

²⁶ Homobono, oc. Cit., p. 82.

²⁷ Ibidem.

²⁸ Garay, Pedro, Ilustración, 28 de octubre de 1990.

²⁹ Homobono, oc., cit., desde 1907 propiedad de la “Compañía Chavarri Hnos.”.

³⁰ Ibidem, pp. 82 y 83.

4. LOS PROYECTOS DE OCHARAN MAZAS EMPIEZAN A SER UNA REALIDAD: CARGADERO DE SAN GUILLÉN (CASTRO URDIALES), 1892 – 1895

Por fin, sin ningún tipo de disimulos, salían a plena luz, convertidas en realidades, las verdaderas intenciones de Luis Ocharan Mazas. El 17 de febrero de 1892, haciendo real una concesión del año anterior, fundaba la “Compañía del Ferrocarril Minero Castro-Alén”³¹ domiciliada en la misma villa de Castro Urdiales. La línea ferroviaria estaba pensada para unir algunas minas del monte Alén con el mismísimo puerto de Castro. Allí, exactamente sobre las peñas del antiguo fortín de San Guillén, entre los cantos de Santa Ana y el muelle norte de la Dársena vieja, tal como años antes Ocharan ya había solicitado, se iba a construir un cargadero³² aprovechando el buen calado de la zona.

Adornadas con grandes festejos municipales, en el mes de agosto de 1892 se empezaron a realizar las obras ferroviarias que pasaban por la Villa. Entre los años 1893 y 1894 llegaron las primeras locomotoras suizas y se iniciaron los primeros ensayos de circulación³³. Y, finalmente, el cargadero se levantó en 1895. Tal como ha descrito técnicamente Homobono, el cargadero de San Guillén, o también denominado de Alén, se hizo de estructura metálica en cantilever: tenía 66 metros de longitud total; se apoyaba en la parte de tierra sobre el muelle de San Guillén, llevando un voladizo de 36 metros sobre un pilar bajo de sillería y otro metálico, más tarde sustituido por otro de hormigón. Estaba pensado para una capacidad de carga de 800 toneladas diarias de mineral. Lo que significaba que hasta allí solo iban a acercarse barcos de no gran porte, de unas 3.000 toneladas y calados inferiores a los 2,7 metros³⁴. El cargadero de Castro-Alén estuvo en activo hasta el año 1937, en que, como otros que ya hemos visto, fue volado por las tropas milicianas de la República en retirada hacia Santander. También fue más tarde recuperado, y funcionando hasta su definitivo desmantelamiento en 1960.

Este cargadero y ferrocarril de Castro-Alén evidencia bien a las claras el poder que de hecho llegó a ejercer en Castro Urdiales Luis Ocharan, apoyado siempre por su gran aliado político M. Eguilior³⁵. Es cierto que no logró, por la posibilidad que los ingenieros de Obras públicas seguían contemplando de un posible contradique, construir un embarcadero en el Torrejón;

pero lo hizo en San Guillén. Y eso que para entonces ya se iniciaban los trabajos, lo veremos enseguida, definitivos del rompeolas muy cerca de su punto de embarque. Además, sin tocar



³¹ Prada, Ilustración, abril de 1999, Fray Verás, nº. 24, con fecha de 24 de enero de 1892 este periódico anunciaba ya la Real orden del Ministerio de Fomento aprobando el proyecto ferroviario.

³² A.G.A., s. O.P., caja 1.223, nº. 69, año 1894, Proyecto cargadero de San Guillén.

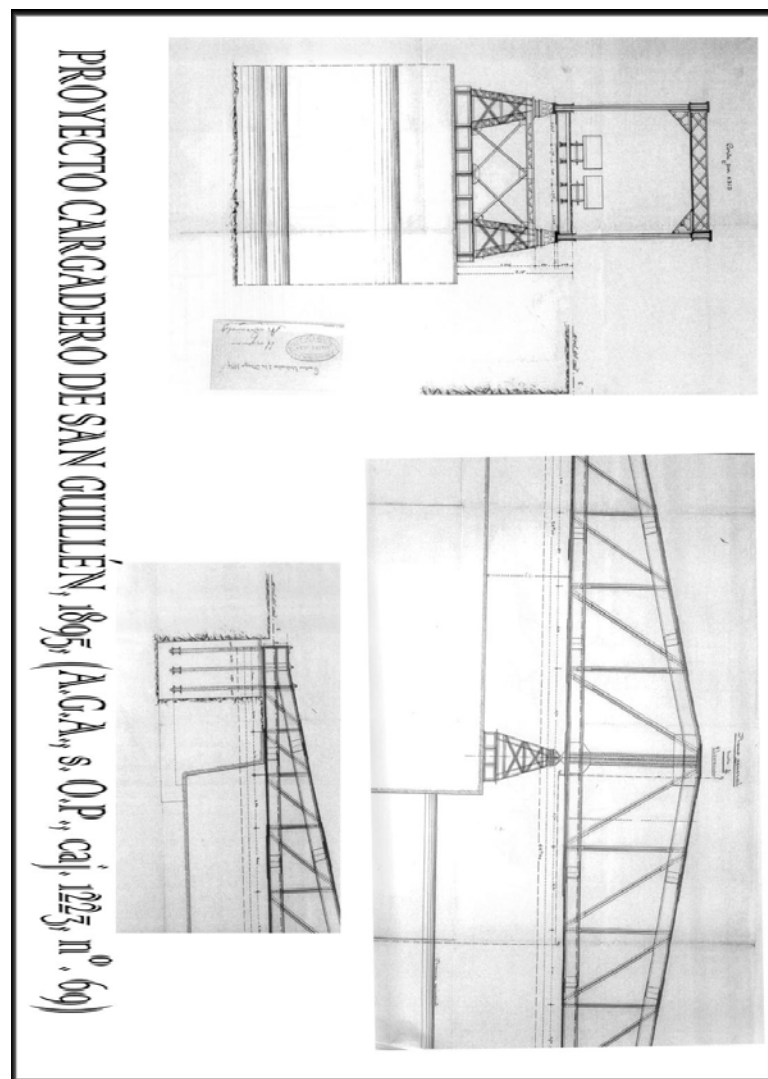
³³ Prada, Ilustración, noviembre de 1999.

³⁴ Homobono, ob. cit., p. 84.

³⁵ Tal como comentaba la prensa local del momento, Eguilior influyó directamente en ambientes gubernamentales para agilizar la concesión del ferrocarril Castro-Alén y cargadero, Fray Verás, nº. 30, 6 de marzo de 1892.

apenas la zona residencial que estaba creando alrededor del muelle que llevaba su nombre, el ferrocarril atravesaba por buena parte del casco urbano de Castro en su zona más norteña³⁶.

El proyecto ferroviario de Alen fue obra del ingeniero Anastasio Grijalva. El tren no solo iba a entrar en pleno casco urbano, sino que acabaría produciendo importantes modificaciones en el mismo. La línea penetraba por la zona de subida al Chorrillo, y gracias a un viaducto de más de 300 metros de madera y un puente que cruzaba la carretera de Santander. Luego seguía por encima del entonces conocido como “Pedregal de las mujeres” junto a la mar³⁷. Para continuar, el trazado se tuvo que ceñir a la ronda exterior de la antigua muralla de Luchana, atravesar la zona de los Huertos y alcanzar el “Pedregal de Señá Santiago” por su borde. Cruzaba de lleno por la vieja y marinera Calle de San Juan y accedía a las estribaciones del “Matadero viejo”, donde hubo que hacer también bastantes modificaciones: suprimir en



³⁶ Prada, Ilustración, abril de 1996.

³⁷ En este pedregal se realizó en el año 1894 también una pequeña obra marítima: un muro de defensa de 4,33 metros de altura, y un relleno para poder construir en los casi 1.500 metros cuadrados conquistados para el nuevo Matadero de la Villa, Prada, Ilustración, septiembre de 2000.

buena parte el antiguo puente que iba desde la Calle 11 de mayo a la colina de Santa María y rellenar el viejo pedregal que llegaba hasta la parte posterior de las casas de la Calle Belén³⁸. Por último, el ferrocarril de Alén empalmaba con el cargadero de San Guillén a través de un túnel que horadaba la colina de Santa María: “(...) se entra en un túnel de 15 metros de longitud para dejar libre el paso de la Iglesia parroquial conocido por “cuesta de las mujeres”, saliendo al terreno particular situado entre ambas cuestas; y atravesando la de los “hombres” por un túnel de 13 metros, se llega al terreno llamado “El Campillo”, que habrá de ser desmontado...”³⁹

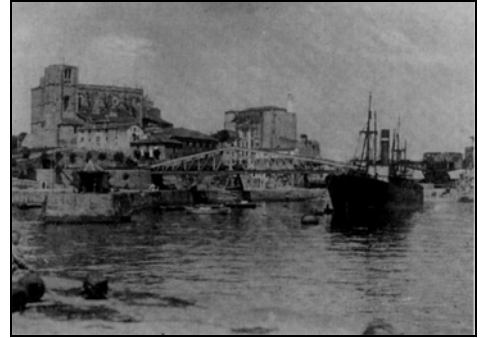
A pesar de todos los inconvenientes de cruzar por medio de la Villa, Ocharan se salió con la suya. No tuvo más que una tímida resistencia: “Por gestiones directas de don Zenón del Campo, se está firmando entre los marineros de esta villa una exposición en la que protestan contra el paso del ferrocarril Castro-Alén por algunas calles y contra el emplazamiento de los cargaderos de la misma empresa en San Guillén”⁴⁰.



³⁸ Ibidem.

³⁹ A.M.C.U., leg. 1.737, exp. 14, Proyecto Ferrocarril Castro Alén, año 1892.

⁴⁰ Fray Verás, nº. 46, 26 de junio de 1892.





5. CARGADEROS EN LA ENSENADA DE URDIALES: COMPAÑÍA DEL FERROCARRIL DE SAN JULIÁN DE MUSQUES A CASTRO URDIALES Y TRASLAVIÑA, 1895 – 1900

Domiciliada en Bilbao, el 12 de diciembre de 1894 se constituyó formalmente la *Compañía del ferrocarril de San Julián de Musques a Castro Urdiales y Traslaviña*⁴¹. Pero para nosotros mucho más importante: el ferrocarril, a diferencia de otros proyectos, acabó siendo una realidad. Después de muchos intentos y fracasos (tentativa de crear un ferrocarril por una compañía británica para llevar desde Sopuerta a Castro el mineral de las minas “Safo” y “Rabenaga” en 1873, concesión oficial de la línea de Sopuerta a Ramón Pérez del Molino, intento a comienzos de los años noventa para que el ferrocarril de vía ancha de San Julián de Musques se prolongara hasta Santander pasando por Castro y ferrocarril de “Memerea” en 1893), tras la instalación del ferrocarril Castro-Alén de Ocharan Mazas, la de Castro-Traslaviña se convertirá en la gran obra ferroviaria castreña de finales del siglo XIX.

El proyecto se presentó oficialmente en las oficinas gubernativas el 5 de abril de 1894. La respuesta afirmativa de Obras públicas fue rápida: el 6 de julio del mismo año apareció publicada la concesión a favor del señor J.M. Martínez de Pinillos⁴². Precisamente uno de los socios componentes del consorcio encabezado por G. Pozzi que se había hecho con la contrata, como luego veremos, para llevar a cabo las obras integrales de mejora y ampliación del puerto de Castro⁴³. Parece claro que este grupo empresarial, viendo las posibilidades presentes y futuras de Castro (finalmente el puerto nuevo iba a ser una realidad) y contando con el activo ya contrastado de una pujante actividad minera, quiso montar un ferrocarril de utilización general: minero, pero también comercial y de pasajeros.

Las obras del ferrocarril, proyectadas y planificadas por el ingeniero José Bores, comenzaron con mucha celeridad, justo al año siguiente de la concesión, y “el material de tracción y móvil se adquiere entre los años 1898 a 1900 y se compone de siete locomotoras

⁴¹ Prada, Ilustración, junio de 1997.

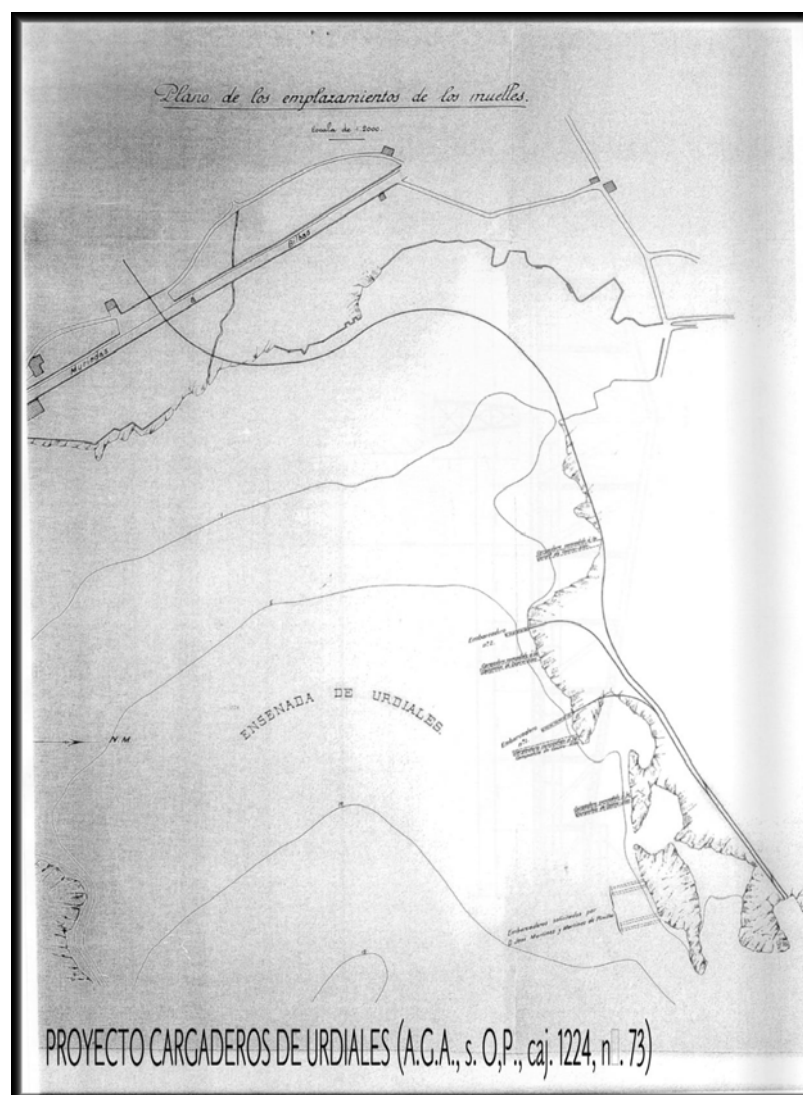
⁴² Ibidem.

⁴³ El propio Guillermo Pozzi, responsable directo de la contrata de las obras de mejora del puerto de Castro Urdiales, era en el año 1901 “administrador-delegado” de la compañía del ferrocarril de San Julián de Musques a Castro y Traslaviña, semanario La Unión Castreña, 14 de abril de 1901.

(...), trece coches para viajeros y 184 vagones de diferentes tipos, en su mayoría adecuados para el transporte de minerales”⁴⁴.

El gran objetivo de la Compañía ferroviaria era conectar su línea con los cargaderos de mineral que proyectaba levantar en la ensenada de Urdiales. Por eso, al presentar la solicitud oficial para construir éstos en el año 1896 se argumentaba así:

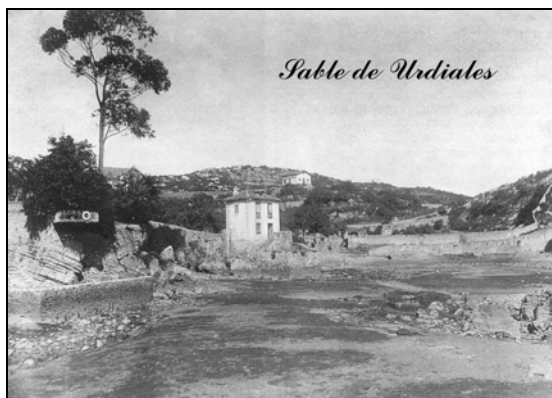
“La Compañía del ferrocarril de San Julián de Musques a Castro-Urdiales y Traslaviña cuenta como factor principalísimo de su tráfico el transporte de minerales de hierro de los yacimientos que atraviesa, minerales que tiene que entregar a bordo de los buques destinados a llevarlos a los puntos en que se han de consumir. Necesita por consiguiente, muelles que permitan con economía, y sobre todo con la gran rapidez exigida para evitar entorpecimientos y estadías a los



⁴⁴Prada, Ilustración, junio de 1997.

buques, cargar los minerales en las grandes cantidades con que se cuenta. Basta considerar que pudiendo elevarse el tráfico de minerales a 400 o 500.000 toneladas anuales, los medios de embarque deberán proporcionar una carga de unas 2.000 toneladas diarias. Por otra parte, además de los minerales hay otras mercancías como los carbones, materiales de construcción, maquinaria y algunos otros efectos que serán también objeto de los transportes de este ferrocarril y que han de importarse o exportarse después por la vía marítima de aquí, una segunda necesidad de proveerse esta Compañía de los medios adecuados para carga y descarga de dichas mercancías.

No existen en Castro-Urdiales, punto en que la línea termina en el mar, muelles que sean susceptibles de satisfacer ninguna de las necesidades enumeradas. Actualmente se están ejecutando obras de mejora en el puerto de dicha villa, por cuenta del Estado, pero son esencialmente obras de abrigo o más bien de refugio y no pueden por de pronto, ni aún en muchos años, satisfacer a necesidades comerciales. Pero, además la concha de Castro donde ahora se ejecutan las obras de mejora,



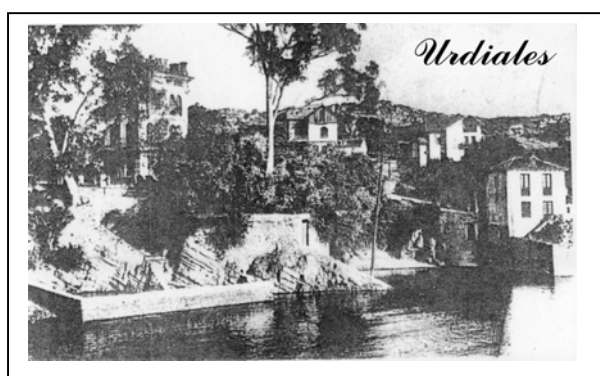
resultaría muy perjudicada en su utilización general si en ella se hicieran instalaciones de la clase que proyectamos, por lo que hemos resuelto construirlas en la inmediata ensenada de Urdiales, que ofrece un buen fondeadero natural, abrigado gracias a la orientación de los montes que la limitan de los temporales de N.O. que son los dominantes y temibles en esta costa. De este modo la Compañía realizará su servicio aun cuando tenga suspender las faenas los días de gran temporal, sin causar perjuicio a los intereses públicos: y el día en que el puerto de Castro esté concluido o por lo menos más adelantado prestará la gran utilidad de servicio de refugio a los buques destinados a los muelles de la Compañía durante los momentos que por el estado del mar sea peligrosa su estancia en Urdiales.

Tratándose de una ensenada que reúne tan buenas condiciones para el fondeo y abrigo de las embarcaciones, y cuyo calado al pie de sus contornos es bastante para que cerca de ellos puedan estar los buques, se comprende se haya pensado anteriormente en utilizarla para fines análogos a los que persigue el proyecto actual. La Compañía del ferrocarril Castro-Alen por cesión de D. Luis Ocharan y Mazas, tenía la concesión de cuatro embarcaderos, representados con líneas de trazos en el plano general, en dicha ensenada: pero habiendo ejecutado un muelle dentro de la bahía de Castro, con el que llena perfectamente su servicio, ha desistido de su concesión en Urdiales, pidiendo al Gobierno la considere relevada de su compromiso.

El primitivo concesionario del ferrocarril D. José Martínez y Martínez de Pinillos solicitó para el mismo, antes de la renuncia de su concesión para la Compañía Castro-Alen, un embarcadero doble, también representado en el plano general, cuyo expediente sigue sus trámites reglamentarios después de haber sido favorablemente despachado por la información pública.

Por lo tanto, si se conceden los dos muelles a que se refiere este proyecto serán tres los que pudieran construirse en Urdiales con destino a este ferrocarril. Teniendo en cuenta la gran cantidad de minerales que creemos han de exportarse, que los procedentes de diversas minas tienen que embarcar en buques distintos, y las mercancías generales que han de ser cargadas o descargadas creemos que estos tres

muelles son los necesarios y suficientes al menos por ahora para nuestra explotación”⁴⁵.



Se trataba, una vez más, de construir embarcaderos en cantilever:

“Para el emplazamiento de los muelles proponemos utilizar la costa Norte de la ensenada porque es la que está casi por completo resguardada de la acción de los temporales del N.O., ofreciendo un

buen acantilado, a poca distancia del que existe el calado suficiente para que estacionen los buques. El cargadero que llamamos n° 1 estará distante 142 metros del pedido por el Sr. Martínez de Pinillos y el n° 2 84 metros a su vez distante del n° 1. Como estas separaciones creemos podrán efectuarse simultáneamente las faenas en los tres muelles sin que se estorben unos a otros los buques. Como la costa ofrece entrantes y salientes irregulares, hemos tenido también que elegir los sitios en que la longitud del vuelo de los cargaderos puede ser menor y que al mismo tiempo no ofrezcan un acceso difícil, a causa de las fallas que existen entre las peñas. Estas diversas consideraciones han obligado a adoptar para las curvas de enlace de los cargaderos con la vía general, radios hasta de 40 metros en las partes de vía por donde no han de circular locomotoras y si solamente los wagones de mineral que tienen la batalla pequeñísima de 1 metros 40.

Se proyecta el piso de los muelles a la cota de 16 m. Sobre la bajamar de mareas vivas equinocciales. Para ello hemos examinado todos los construidos con análogo objeto en esta zona y las observaciones de los mineros y marinos. Es evidente que hace falta una cierta altura para que la vertedera pueda depositar el mineral en la bodegas de los buques descargados, que es cuando, naturalmente, están más altos; por otro lados, no conviene tampoco un exceso de altura, que aumentaría el choque de las piedras de mineral con las planchas del barco y pudieran ocasionarse averías. En resumen, nosotros hemos procurado quedarnos en un límite de altura prudente para conciliar los distintos aspectos que presenta esta cuesta.

⁴⁵ A.G.A., s. O.P., caja 1.224, n° 73.

Para construir estos muelles hay que desechar desde luego todo sistema que requiera el empleo de soportes dentro del mar. Estos soportes habrían de fundarse con bastante profundidad de agua sobre un fondo de roca sumamente irregular, estarían combatidos por el oleaje y la resaca, y además sufrirían mucho con los choques de los buques. Por estas razones, se ha generalizado en esta costa el uso de puentes volados **cantilever o puentes grúas**, que no pueden ser más que metálicos, y así de esta clase los proyectamos también. Ejemplos en estas inmediaciones: el cargadero de Salta – Caballo que es del mismo sistema que los proyectados, funciona sin averías desde hace varios años; y el antiguo de Dícido que descansaba sobre pilotes de rosca, fue destruido el año pasado por un temporal teniendo que ser sustituido por otro de la misma forma que los que proyectamos.

Cada cargadero estará constituido por dos vigas principales se paradas de eje a eje 6 metros; y tendrán aquellos las siguientes dimensiones:

	<u>Muelle n.º 1 (m.)</u>	<u>Muelle n.º 2 (m.)</u>
Longitud total	48,00	35,00
Longitud parte volada	28,00	20,00
Longitud de la cola	20,00	15,00
Altura máxima	7,00	5,00
Distancia de eje a eje vigas	6,50	6,50
Ancho de las cabezas	0,50	0,40

El peso irá en la parte de las vigas con objeto de poder suspender de las cabezas inferiores de las viguetas los aparatos o corrostraborsadores destinados a la carga y descarga de las mercancías ordinarias. A este efecto una vía cuya cota será de 8 a 9 metros sobre la bajamar pasará bajo la parte volada de los muelles, y por aquella circularán los wagones de la vía férrea, que sean apropiados.

Las dos vigas irán enlazadas por cierto número de viguetas transversales y éstas a su vez por cuatro filas de largueros, situadas debajo de cada carril, a fin de soportar la carga y transmitirla en buenas condiciones a los apoyos principales. Dos vías irán sobre cada muelle, enlazadas en su extremidad del lado de la vertedera, una de aquellas servirá para los wagones cargados de mineral, y otra para los vacíos. Otras dos vías irán inferiormente para el tráfico ordinario, como queda dicho.



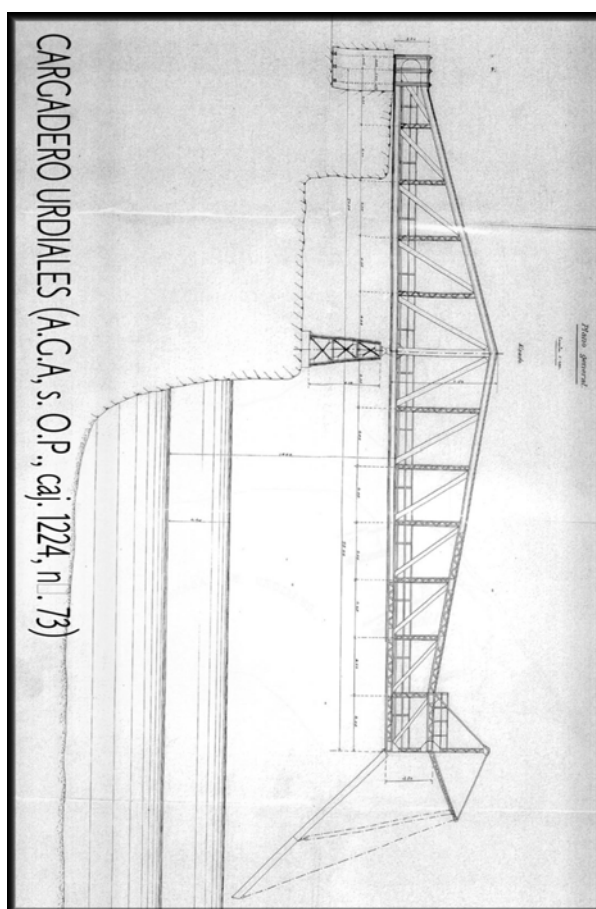
Por último, cada muelle llevará su vertedera para el mineral con el torno para maniobrarla, y el basculador para que el wagón pueda vaciar fácil y ligeramente.

Para el atraque, maniobras y seguridad de los buques se establecerán de acuerdo con la autoridad de Marina las boyas que sean precisas así como las sujeciones en tierra que se requieran al efecto.

Toda la parte metálica de los muelles, y de las pequeñas pilas que se requieren en el filo de los tajos será de acero Siemens-Martin de superior calidad. Para los cálculos de resistencia se supondrá que el esfuerzo mayor a que han de trabajar las piezas sometidas a extensión o compresión de un modo continuo no ha de exceder de diez

Kilogramos por milímetros cuadrado de sección recta, tipo admitido tratándose ya de luces grandes, y sobre todo no estando destinados los muelles a esfuerzo de trepidación ni de grandes cargas en movimiento”⁴⁶.

Al final, pasados todos los trámites administrativos, algunas de las obras aunque con pequeñas variaciones, se hicieron. El 22 de marzo de 1898 llegaban los primeros vagones con mineral hasta el depósito⁴⁷. Al año siguiente entraba ya en funcionamiento el primer cargadero. El segundo, rotulado como *Martínez Pinillos o n.º 2 de San Andrés*, se inauguró el 2 de abril de 1900, produciéndose un espectacular accidente: “(...) cuando el mercante “Zorroza” (...), al verter la 14 vagoneta de mineral, se desplomó toda la estructura de la vertedera sobre la escotilla del buque, (...) en este desgraciado accidente, murieron varios hombres mientras tocaba la banda de música y en presencia de la mayoría del pueblo castreño”⁴⁸. Reconstruido, volvió a funcionar a partir del siguiente año de 1901⁴⁹.



De los dos que se construyeron, sin duda, el más poderoso fue el cargadero erigido sobre la Punta de la Pepina, que, como perfectamente comenta Homobono, “(...) desde su

⁴⁶ Ibidem, Memoria.

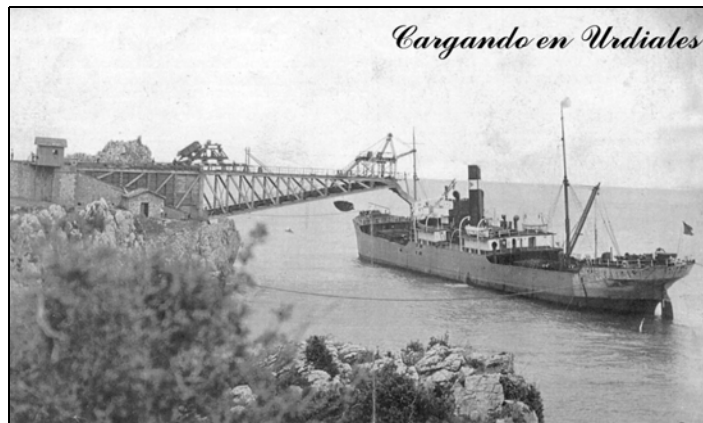
⁴⁷ Prada, Ilustración, julio de 1997.

⁴⁸ Garay, Pedro, Ilustración, diciembre de 1989.

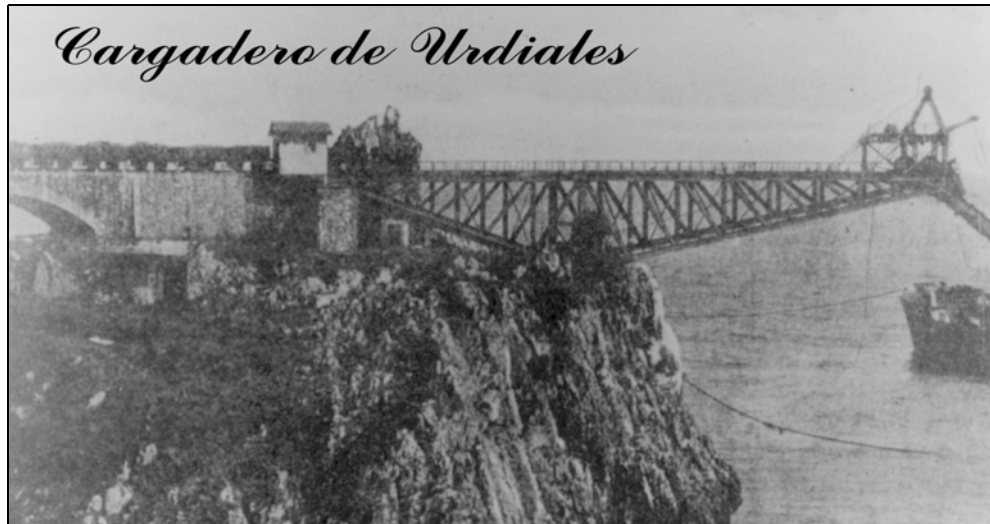
⁴⁹ Fray Verás, 5 de septiembre de 1901.

inauguración hasta 1920 se habían cargado en el mismo 871 barcos de hasta 6.600 Tm.. Tras la paralización por más de un año de su ferrocarril, en 1923 fueron reparadas las brechas abiertas por el mar en el terraplén de su vía de servicio. Constaba este cargadero de estructura en cantilever, de 56 m. De longitud y 36 m. De voladizo, sobre cuyo tablero discurrían directamente las vías, apoyado en tierra firme y con importante obra de mampostería anexa, pudiendo cargar buques de 7,5 m. De calado. Fue clausurado en 1966 y desmantelado hacia 1970. a 200 m. de éste, más adentro de la ensenada, hubo otro cargadero de la misma empresa, de 48 m. de longitud con voladizo de 28 m. para barcos de inferior calado, que dejó de operar bastante tiempo antes que el anterior. Subsisten restos de la obra de fábrica de ambos”⁵⁰.

Aunque sea únicamente de forma referencial, no estaría de más recordar que para el trazado de la línea férrea hasta los cargaderos de Urdiales también hubo necesidad de construir en buena parte del perímetro costero de la ensenada, sobre todo en las cercanías de la zona conocida como *El Sable*, algunos importantes muros o diques de defensa.



⁵⁰ Homobono, ob. cit., p. 84.



6. CARGADEROS EN LA COSTA OCCIDENTAL: LOS PENDIOS Y SONABIA

6. 1. PROYECTO DE LOS PENDIOS

Muy tardíamente, finalizando el año 1907, tuvo lugar otro intento, al final fracasado, de construir un depósito costero de mineral y cargadero en el término de *Los Pendios*, justo en el medio de la costa situada entre las pequeñas localidades del partido castreño de Cerdigo e Islares. La novedad residía en que esta vez no se trataba de embarcar mineral de hierro, sino tierras refractarias de varias canteras cercanas:

“La explotación de tierras refractarias, radicantes en el término de Islares y Cerdigo, de este Ayuntamiento, exigen dado el poco valor de estos productos, acumular todos los medios de economía imaginables, tanto de laboreo, como en el transporte, para poder hacer objeto comercial de las grandes existencias de estos productos que de otro modo yacerían inaprovechables.

Con objeto de que así no suceda, y con ello tanguen medio de subsistencia un buen número de trabajadores, radicantes en sus proximidades, hemos decidido solicitar la construcción a que hace referencia esta Memoria.

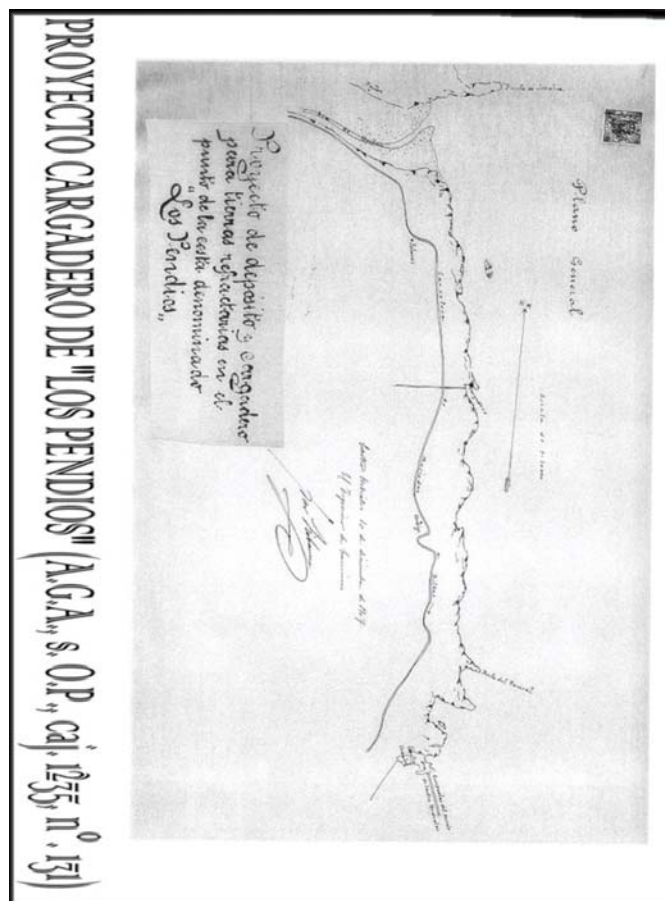
El punto de emplazamiento del cargadero en proyecto se halla situado en la costa cantábrica y hacia la mitad de la distancia que media entre el puerto de Castro-Urdiales y la ría de Oriñón y para mayor precisión de su enclavación diremos que por la carretera de Bilbao a Muriedas existe una distancia de 6 Kilómetros a Castro-Urdiales, y por mar unas 3 millas al puerto de Castro, para indicar aún con mayor precisión la posición de la ensenada, que la constituye el peñón saliente, en el cual proyectamos enclavar el depósito y cargadero, diremos, que se halla muy próximo y a pocos metros de la divisoria territorial de las jurisdicciones de los pueblos de Cerdigo e Islares.

El peñasco por su solidez y forma inclinada, en su parte superior, presenta todas las ventajas para establecer en él un depósito y siendo su corte perfectamente

acantilado favorece en extremo el establecimiento del cargadero, arrancando desde el frente del depósito.

El depósito en proyecto tendrá una cabida de unos 300 metros cúbicos de tierras sin que su altura pase de 1,00 metro a 1,50 mts. y como dejamos dicho la inclinación de la superficie permite hacer económica y sólidamente un depósito en excelentes condiciones para la facilitación del cargue; siendo suficientes que una o dos personas remuevan poco a poco las tierras para que éstas por si solas se precipiten hacia la vertedera y facilite en extremo la carga del buque que se halla atracado.

Nos permitimos observar que estas tierras refractarias por su naturaleza, son bastantes pegadizas, de manera que a medida que se descargan en el depósito forman entre sí un cuerpo por lo que se hace necesario moverlas para poderlas cargar y si se considera que el depósito se llena paulatinamente y en pequeñas cantidades se comprenderá como al llegar las tierras a los muros que limitan el depósito, estos no reciben casi ningún empuje; razón por la cual, en las canteras se sostienen cantidades crecidas de tierra con una altura apreciable bastando muretes en seco de muy poca consistencia. Por esta razón fijamos los muros laterales del depósito de poca consistencia, muros en seco de 0,40 m. de espesor y solo se

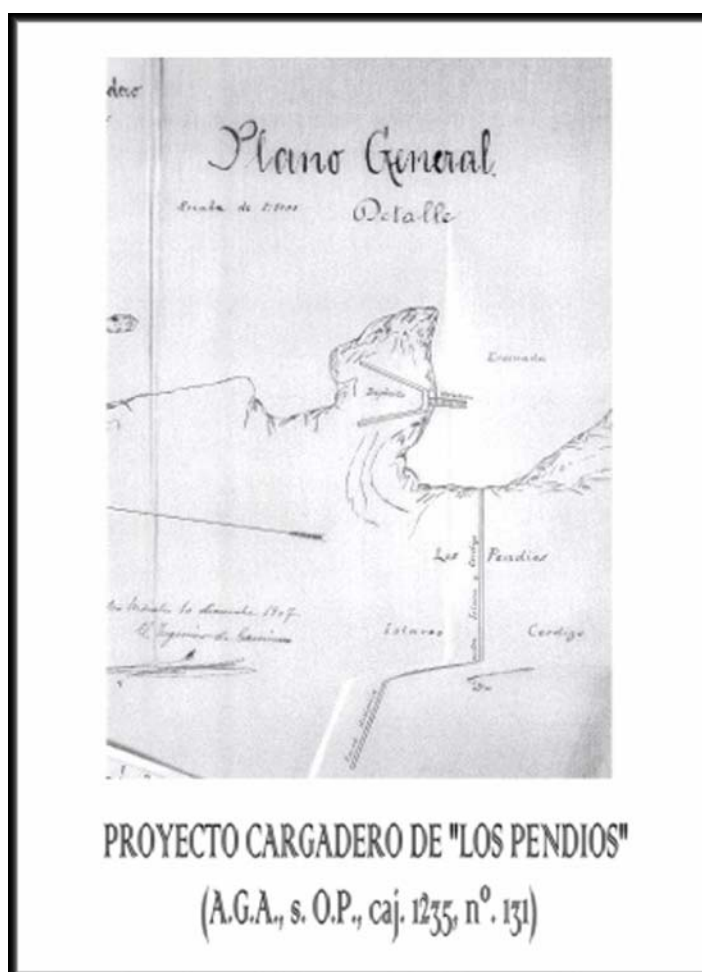


construye un muro de mampostería hidráulica en el frente del depósito. Este muro podría hacerse con cal ordinaria pero se ha preferido hacerlo hidráulico, para

poder inmediatamente gravar sobre el y llenar el depósito sin temer a ninguna estabilidad del muro frontal (...).

Desde este muro arranca la vertedera que tendrá un vuelo saliente de la roca de 6 metros necesario para la facilidad en el atraque (...). Una de las extremidades de las vigas está sólidamente unida al muro con tirantes de hierro y la otra extremidad está sostenida con palomillas hechas de dos fuertes carriles. Sobre las citadas vigas estarán clavados los tablonés que han de formar el fondo de la primera parte de la vertedera y de igual manera sus partes laterales”⁵¹.

6. 2. SONABIA

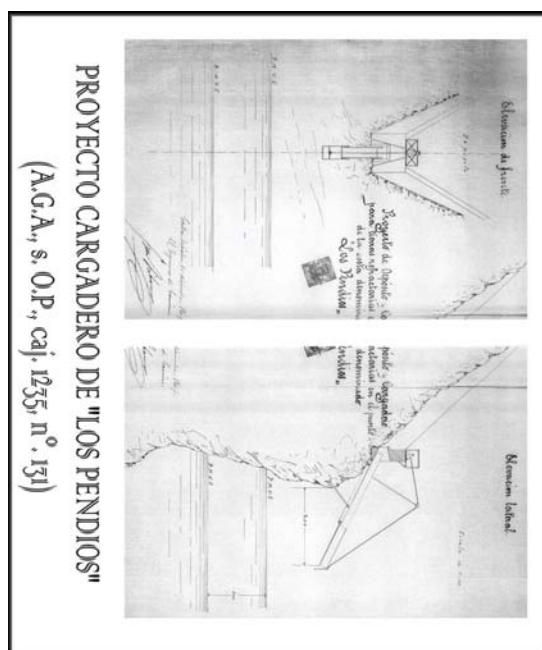


En los confines occidentales de la costa castreña, rayando con la jurisdicción marítima de Laredo, se levantó también un cargadero más. Nos referimos al poco conocido y contemplado por la historiografía minera *Cargadero de Sonabia*. Decía un “derrotero”

⁵¹ A.G.A., s. O.P., caja 1.235, n.º. 131, “Proyecto de depósito y cargadero en la costa perteneciente al término de Islares, Ayuntamiento de Castro-Urdiales, Provincia de Santander”, “Proyecto de depósito y cargadero para tierras refractarias en el punto de la costa denominado “Los Pendios””, 10 de diciembre de 1907.

publicado en el año 1919: “Resguardado por esta punta de Sonabia, y a la falda del mismo monte Candina, existe un cargadero de mineral de hierro procedente del citado monte. Pueden atracar vapores de 4,5 metros de calado máximo. Un práctico al servicio de la empresa explotadora está encargado de custodiar el buque y dirigir todas las faenas concernientes a la carga, después de haberlo pilotado hasta dicho cargadero un práctico de Castro-Urdiales. Durante la estancia del buque en ese lugar, la vigilancia ha de ser extrema, pues de recalar mar del NW. Hay que largar amarras y tomar la concha de Castro-Urdiales o el puerto del Abra de Bilbao, si el tiempo arrecia”⁵².

El cargadero de Sonabia daba salida a la producción de la mina de la Llana de Tueros en Candina, dentro del término municipal de Liendo. Sus propietarios, Severino dúo, Samuel Carranza y Eusebio Berris, construyeron en el año 1899 un ferrocarril aéreo para acercar el mineral hasta la costa de Sonabia. Allí y en el mismo año erigieron un cargadero en cantilever: “Cargaba por el sistema de línea de baldes sobre el cantilever invertido...”⁵³. Parece ser que fue el cargadero “(...) más pequeño, que medía 30 metros, con voladizo de 18 y quedaba a 11 metros de altura sobre las mayores pleamares”⁵⁴. En la actualidad, desaparecido ya totalmente todo el entramado metálico, únicamente queda el machón sobre el que se apoyaba⁵⁵.



⁵² Derrotero de la Costa Septentrional de España desde el puerto de La Coruña hasta el río Bidasoa, Ministerio de Marina, Sección de Hidrografía, Madrid 1919, p. 313.

⁵³ Prada, Ilustración, octubre y noviembre de 1995.

⁵⁴ Ibidem.

⁵⁵ El semanario castreño *Fray Verás* anunciaba a sus lectores en el mes de noviembre de 1900 la inauguración oficial del cargadero de Sonabía, reseñando que “Este se halla situado en un punto de la costa que ofrece resguardo y seguridad a los barcos que a él atraquen por estar dentro de la pequeña ensenada que forma con la playa de Oriñón, el cabo Cebollero y al socaire de los vientos del noroeste, ofreciendo además profundidad para vapores de mayor calado...”, *Fray Verás*, 18 de noviembre de 1900.

VIII

CASTRO URDIALES: DE UN PUERTO COMERCIAL INTEGRAL A UN SOLO ROMPEOLAS DE ABRIGO Y REFUGIO PARA BUQUES MERCANTES EN BUSCA DE MINERAL (1885 – 1895)

1. ANTECEDENTES DE LA CONCESIÓN, 1885 – 1889

La situación del puerto de Castro Urdiales en el año 1885 bien se podría resumir así: la pesadilla del viejo concesionario Pérez del Molino había ya desaparecido definitivamente, el Ayuntamiento había cedido al Estado el proyecto que un año antes había redactado el ingeniero Rafael Martín, y el Gobierno de la Nación había vuelto a amparar a Castro dentro de sus presupuestos. El Ayuntamiento renunció a la concesión solicitada el 23 de febrero de 1884 para ser titular de las posibles obras de mejora de su puerto, y aunque de momento no se iniciaba nada nuevo, el Ministerio volvía a consignar algunas partidas para pequeños arreglos de mantenimiento: “(...) habiéndose formulado para la conservación del de Castro Urdiales, durante el año económico de 1886 a 87, un presupuesto que fue aprobado en 31 de julio de 1886, y que importaba 3.496,00 pesetas, y otro de 3.987,00 para igual objeto de 1887 a 1888”¹.

El Gobierno contemplaba como una intención a corto plazo el hacer obras de ampliación y mejora. Pero, de momento, únicamente era eso, un deseo: “Los buques de escaso porte, procedentes del Oeste y navegando en dirección al Golfo de Gascuña, se ven comprometidos por la borrascosa furia de los vientos y las olas entre los cabos de Peñas y Machichaco, maniobran para ganar a todo trance el puerto de Castro Urdiales, que por Real Orden de 29 de agosto de 1853 fue declarado de refugio, y que por sus especiales condiciones sirve de entrada y abrigo a buques de menos de 100 toneladas, pudiendo muy bien proporcionarlo a los de gran porte, si en él se ejecutasen las obras de arte de que es susceptible para aumentar lo necesario la superficie abrigada, y por consiguiente, las cotas de agua en el fondeadero”².

El proyecto de Rafael Martín³, donado al Estado por el Consistorio, estaba ya en el Gobierno civil de Santander en las oficinas de Obras públicas. Sin embargo, entre los años 1885 y comienzos de 1889 los facultativos no movieron ni un solo papel que tuviera que ver con un posible puerto nuevo para Castro Urdiales. Únicamente podemos hablar de una pequeña novedad señalada por las actas municipales del último día de agosto de 1888: “*Se dio lectura de la comunicación dirigida en once del corriente mes, por el Sr. Jefe de Obras públicas de esta provincia, participando que la dirección General de conformidad con el*

¹ Memoria sobre las Obras públicas desde 1º de enero de 1886 a 31 de diciembre de 1887, Madrid 1889, p. 392.

² Ibidem, p. 397.

³ Rafael Martín diseñó las obras del puerto de Laredo entre los años 1895 y 1896.

*dictamen emitido por la Comisión de faros, ha acordado acceder a la petición de D. Venancio Fernández consignatario de los vapores Santoña y Cotolino para sustituir por su cuenta las dos luces blancas que actualmente señalan la boca de la dársena de este puerto, por una verde en el muelle del Norte y otra encarnada en el Sur...”*⁴

2. ¡POR FIN! SE APRUEBA EL PROYECTO DE MEJORA, 1889 – 1891

Pasados algunos años, y después de haber sido enviado a Madrid el proyecto de Rafael Martín, el Director General de Obras públicas devolvió la documentación a la Jefatura de Santander el 24 de enero de 1889 con la orden de introducir algunas modificaciones y elaborar el definitivo pliego de condiciones para las obras. En la capital de la provincia, y en aquel momento, el ingeniero Alberto Corral, aunque respetando el cuerpo principal de los planes de Rafael Martín, reformó el proyecto, enviando todo el expediente de nuevo a Madrid el 2 de septiembre de 1889⁵. Este fue devuelto, aprobado y con el visto bueno, a Santander rápidamente el 25 de noviembre de 1889. Contemplaba un presupuesto para la contrata de 3.680.272,67 pesetas.

Las cosas, después de tanto tiempo y tantos parones, se estaban agilizando. El Ayuntamiento presionaba cada vez más. Y en ello contó con la ayuda inestimable de su gran aliado el político liberal Eguilior⁶, y con la inestimable colaboración del ingeniero provincial de Obras públicas Eduardo Miera. Este último llegó a Castro en los últimos días del año 1889 con el fin de dar los últimos toques al proyecto, y, tal como señalan las actas municipales, el Consistorio puso de su lado todas las facilidades posibles para de acelerar la marcha del asunto: “*El Sr. Presidente dijo que por acuerdo de la Corporación se había ordenado al Ingeniero Jefe de Obras públicas de esta provincia utilizase el personal que creyese necesario para la más pronta devolución a la Dirección General de Obras públicas del expediente de las obras de mejora y ensanche de este puerto*”⁷. Las relaciones con Eduardo Miera llegaron a tal grado de cordialidad y colaboración, que los ediles de Castro le hicieron un espléndido regalo⁸.

Poco tiempo después surgió un pequeño problema: el ingeniero Rafael Martín, al enterarse de la aprobación definitiva de las obras de mejora del puerto y de que su proyecto era la base de las mismas, reclamaba más dinero al Ayuntamiento. Los castreños se quitaron el asunto de encima, manifestando que si alguien debía desembolsar más dinero por el proyecto debía ser ahora el Estado y no la Corporación municipal⁹.

El ambiente a comienzos del verano de 1891 en la Villa era de positivo y esperanzador optimismo. La Prensa recogía el 17 de julio la gran cantidad de rumores sobre la inminente

⁴ A.M.C.U., L. 16, Actas.

⁵ Con fecha de 1 de septiembre de 1889 se conservan en el Archivo Municipal de Castro Urdiales algunos planos y parte del proyecto de reforma del ingeniero Alberto Corral, leg. 1493, ep. 16.

⁶ Consta documentalmente en las actas de la sesión celebrada por el Ayuntamiento de Castro Urdiales el 27 de abril de 1888, que era el diputado a Cortes Manuel de Eguilior el valedor de los intereses del puerto en Madrid, A.M.C.U., L. 16, Actas.

⁷ A.M.C.U., L. 17, Actas, 18 de diciembre de 1889.

⁸ Ibidem.

⁹ A.M.C.U., L. 18, Actas, 6 de febrero de 1890.

aprobación final de las obras. Con el título *Las Obras del Puerto* se publicaba en el periódico “Fray Verás”: “La ocasión no puede ser más propicia: la palabra de un ministro empeñada solemnemente al señor Eguilior; la presencia del ingeniero castreño señor Peñarredonda en la Junta encargada de formar el plan; y la circunstancia por todos conceptos favorable de ser el señor Peñarredonda uno de los funcionarios a quienes se ha confiado la formación de dicho trabajo”¹⁰.

Final y felizmente, el 13 de agosto de 1891 el Ayuntamiento recibía un telegrama con la noticia de que ahora sí, después de tanto tiempo, se harían las tan anheladas obras: “*Recibido en este momento por el Sr. Alcalde el telegrama siguiente: “Este puerto comprendido entre las obras que se han de ejecutar este año, sea enhorabuena: Miera”. La Corporación por unanimidad acordó que siendo la noticia que se participa de grandísima importancia para esta Villa, una vez que con la ejecución de dichas obras toda esta comarca ha de experimentar reconocidos beneficios durante la ejecución del nuevo puerto y una vez terminado traerá consigo ventajas incalculables, se comunique telegráficamente por el Sr. Alcalde al Excmo. Sr. D. Manuel de Eguilior Diputado a Cortes por este distrito, la profunda gratitud y eterno reconocimiento de que se halla poseído el Ayuntamiento y Vecindario por sus eficaces gestiones en pro de tan importantísimas obras de mejora y ensanche de este puerto, y al Ingeniero Jefe de Obras públicas de esta provincia D. Eduardo Miera*”¹¹.

Al verano siguiente, justo en el mes de agosto, iba a tener lugar el simbólico, pero importante para los castreños, acto de la inauguración oficial de las obras de mejora del puerto, y a la vez las de la primera piedra del cargadero de San Guillén. Así anunciaba la prensa de Castro el 21 de agosto de 1892 los actos solemnes que se iban a celebrar:

“El Ayuntamiento de esta villa deseaba celebrar dignamente el fausto suceso de la inclusión de las obras de este puerto en el plan general de Obras Públicas, y por su parte la Compañía del ferrocarril Castro-Alén quería solemnizar el acto de colocación de la primera piedra de los muelles cargaderos que va a construir en San Guillén, los cuales han de estribarse en las obras del nuevo puerto y suponen, por lo tanto, el principio de aquellas.

¹⁰ Fray Verás, nº. 49.

¹¹ A.M.C.U., L. 19, Actas, 13 de agosto de 1891. “En agosto de 1894 se dio un banquete al diputado Señor Eguilior por su gestión pro Castro. Y se recordó la aceptación del Estado para construir el puerto, la primera piedra del montaje del cargadero de Castro-Alén en San Guillén, la inauguración del alumbrado eléctrico...”, Prada Ilustración, noviembre de 1999. Así describía las gestiones de Eguilior en favor del puerto nuevo de Castro la prensa local, al hacer la crónica del discurso que pronunció el día de la colocación de la primera piedra: “(...) completó la historia del puerto de Castro, diciendo que cuando tramitaba la concesión del mismo, pedida por el Ayuntamiento, expresó a este que de muy poco le serviría obtenerla careciendo de medios para realizar las obras, y le aconsejó la cesión de los estudios al Estado, ofreciéndole gestionar empeñosamente por conseguir que éste construyera el puerto. Seguido por el Ayuntamiento el consejo del señor Eguilior, empezaron los trabajos de éste y logró que el Estado hiciera proyecto suyo la concesión pedida por el Ayuntamiento. Dado este primer paso, gestionó con éxito el señor Eguilior en Santander la inclusión del puerto de Castro en el plan de obras de la provincia, logró también que la Junta Consultiva le incluyera en el plan general de obras públicas; pero al ser aprobado este por el ministerio de Fomento, se impuso a las obras de Castro la condición de que se llevarían a cabo si resultaban sobrantes, lo cual equivalía casi a anular la consignación.

Esto ocurría en el ejercicio de 1890-91. Al año siguiente se sucedieron los nuevos trabajos del señor Eguilior en la jefatura de obras de Santander y en la Junta Consultiva, y aunque logró su intento en estas dependencias, no pudo conseguir sacar adelante el proyecto. Por fin en el año actual, después de repetir sus gestiones en Santander y en la Junta Consultiva, ha visto coronados sus trabajos con éxito...”, Fray Verás, 28 de agosto de 1892.

Ambas entidades, Corporación municipal y Compañía ferrocarrilera, debían hacer objeto de sus distinciones con motivo de los sucesos que trataban de celebrar, al señor Eguilior, a quien deberá Castro, principalmente, la ejecución de su puerto y de quien ha recibido el ferrocarril importantes servicios en la tramitación de las concesiones.

De aquí ha nacido el acuerdo para combinar un programa que promete dejar gratos recuerdos en nuestra villa.

A las diez y media de la mañana llegará a la puerta de la Barrera el señor Eguilior, donde será recibido por el Consejo de administración de la Compañía e invitados por ést, que son el Ayuntamiento y los funcionarios públicos. En la Barrera se ha colocado un arco en obsequio al señor Eguilior. Desde ese punto se dirigirá la comitiva a San Guillén, donde el clero parroquial bendicirá las obras, y acto seguido se lanzará al mar por el señor Eguilior la primera piedra.

Seguidamente se servirá a los invitados un almuerzo en el mirador de Santa Ana.

Por la tarde se celebrarán regatas con premios que satisfacen el Ayuntamiento y la Compañía.

A las seis tendrá lugar un banquete en la Casa Consistorial, y por la noche se iluminará la rada, colocándose líneas de embarcaciones en la longitud que han de ocupar los muelles del futuro puerto.

Celebremos que el programa satisfaga al señor Eguilior y que quede complacido de las muestras de agradecimiento que con tan gratos motivos ha de recibir del pueblo castreño”¹².

3. SUBASTA Y ADJUDICACIÓN DE LAS OBRAS, 1892 – 1893

Por oficio fechado el 10 de noviembre de 1892 y enviado desde la Dirección General del Ministerio, la Jefatura provincial de Obras públicas de Santander recibía autorización definitiva para sacar las obras del puerto de Castro a subasta pública.

La puja tuvo lugar el 18 de enero de 1893. A ella se presentó, y ganó, como único postor, Guillermo Pozzi. La cantidad por la que fue adjudicada la obra, un poco por debajo del precio autorizado de salida, fue de 3.647.777 pesetas. Pozzi, junto con algunos otros socios que ya conocemos, venía de haber sido contratista oficial de las obras del puerto de Málaga¹³; y, por lo tanto, con una experiencia y una gran reputación en este tipo de trabajos: “Las obras más importantes (Málaga) en esta centuria se ejecutaron a partir de la creación de la Junta de Obras en 1874. Estas consistieron, especialmente a partir del proyecto general de mejora de Francisco Prieto aprobado en 1888, en la prolongación del dique del este y construcción de los diques del oeste y transversales, como las obras de resguardo exterior y los muelles Viejo, Nuevo y Provisional con obras interiores. Además se realizó un dragado general que aumentó

¹²Fray Verás, 21 de agosto de 1892.

¹³ Muy pronto se desataron los rumores en Castro, pues era la primera vez que oían hablar de Guillermo Pozzi. Un semanario de la Villa decía al respecto: “Hemos oído varias versiones acerca de quien es el adjudicatario. Dicen unos que es representante de la empresa que tiene hecha la concesión de las obras del puerto de Málaga y a la vez de algunas otras de carreteras. Otros dicen que es un banquero fuerte y que por su mediación se ha valido alguna empresa para tomar parte en la subasta, y hay quien dice que el señor Pozzi es muy conocido en Madrid, donde estuvo desempeñando en algún tiempo el cargo de secretario de aquella Diputación provincial”, Fray, Verás, 29 de enero de 1893.

considerablemente la profundidad del conjunto del puerto pero especialmente en su área más interior”¹⁴.

Una de las primeras cosas que hizo la empresa constructora de Guillermo Pozzi fue redactar, con fecha de 4 de abril de 1893, en la Notaría un poder por el que los señores Basconi, Bores¹⁵ y Hernández Quintero quedaban nombrados representantes en la villa de Castro, autorizados para subrogar e intervenir en todos los asuntos relacionados directamente con la contrata. Más tarde, a partir del 6 de marzo de 1906 el representante pasaría a ser Santiago Portillo.

Muy rápidamente, los apoderados de Pozzi comenzaron a preparar todo lo necesario para la ejecución de las obras. En esta dirección, el 4 de julio de 1893 solicitaron al Ayuntamiento autorización para montar una línea de ferrocarril de servicio a lo largo de todo el muelle: “*Don José Bores y Romera, representante del contratista de las obras de mejora de este puerto a V. S. Respetuosamente expone: Que para el transporte de maquinarias, carbones y demás materiales que se han de emplear en dichas obras necesita establecer una vía férrea de servicio a lo largo del paseo del muelle, que sea continuación de la que está construyendo con dirección a la cantera del cerro de Cotolino. Aquella vía férrea tendrá el movimiento constante de las destinadas a la ejecución de las obras, pues sólo tiene por objeto poner en comunicación nuestros almacenes y talleres con los muelles del actual puerto de Castro...*”¹⁶.

4. PRIMEROS “PEROS” DE LA CONTRATA AL PROYECTO, 1893

Sin embargo, a pesar de la rapidez con que parecía que se iniciaban los preparativos de las obras, el 20 de junio de 1893 la Jefatura de Obras públicas de Santander dio traslado a la Dirección General de Madrid de una comunicación del Contratista en la que, además de informar sobre la marcha de los trabajos, proponía ya algunas modificaciones sustanciales sobre las condiciones del proyecto.

La empresa constructora de Pozzi no estaba de acuerdo con el tamaño prefijado para los bloques de hormigón, tampoco en la clase de cemento que debía emplearse, entre algunos otros aspectos técnicos. Pero, sobre todo, estimaba que no había necesidad de levantar el contradique y dársenas comerciales que en su día había ideado Rafael Martín. Para la Contrata bastaba con construir un rompeolas, mejorar el muelle de la Calle de la Mar y los de la vieja Dársena. El argumento era sencillo, pero vuelto al revés a diferencia de tiempos pasados: para cargar minerales, única y sustancial faceta comercial que podía tener el puerto de Castro Urdiales, ya estaban los cargaderos en cantilever contruidos y los que de inmediato se iba a levantar. No hacía falta más. Con un rompeolas de abrigo era más que suficiente, en su opinión.

¹⁴ Alemany (91), p. 223.

¹⁵ En el n.º. 126 del periódico local Fray Verás, fechado el 2 de abril de 1894, se habla de José Bores como el primer ingeniero de caminos y puertos encargado de dirigir la obras de la contrata.

¹⁶ A.M.C.U., Leg. 1.615, exp. 5, “Expediente de solicitud de permiso para establecer una vía férrea de servicio a lo largo del paseo del muelle”, 4 de julio de 1893.

Es seguro que en esta petición de Pozzi influyeron los intereses adquiridos por Ocharan Mazas y también, claro está, el propio de algunos socios del contratista que levantarían finalmente los cargaderos de Urdiales.

La consulta hecha en esta dirección desde Santander fue contestada desde las oficinas del Ministerio en Madrid el 8 de septiembre de 1893. El sentido de la misma, entre otras cosas porque la obra parecía que se podía acortar en tiempo de ejecución, fue el de ver con buenos ojos las indicaciones del contratista y ordenar un replanteo de las obras, la redacción de un nuevo proyecto reformado y el cálculo también de un nuevo presupuesto.

5. REFORMA DEL PROYECTO, 1894 – 1896

Las idas y venidas de Santander a Madrid de los papeles y expedientes a lo largo del primer trimestre del año 1894 fueron continuas. Finalmente se redactó un anteproyecto en el que se apuntaban varias soluciones. Fue enviado por la Oficina de Santander al Ministerio en el mes de abril. El asunto, desde una perspectiva técnica y presupuestaria era tan complicado que desde la Dirección General en Madrid se ordenó la presencia inmediata del Ingeniero Jefe provincial a fin de poder evacuar consultas en persona. Después de oír al ingeniero de Santander, el Ministerio ordenó con fecha 9 de julio del mismo año que se redactase un proyecto reformado de todas las obras.

Aquel proyecto definitivo fue elaborado por el ingeniero Riquelme, entonces Jefe de Santander, y remitido a la Dirección General rápidamente el 1 de marzo de 1895. El 21 de julio llegó de nuevo a Santander ya aprobado y contemplando el nuevo presupuesto cifrado en 8.466.562,39 pesetas. Por último “*En 30 de julio de 1896 se comunica a la Jefatura el Real Decreto aprobando el presupuesto adicional de contrata, pero limitándolo a la cantidad de 1.800.000,00 pesetas*”¹⁷.

6. EL PROYECTO RIQUELME, 1895

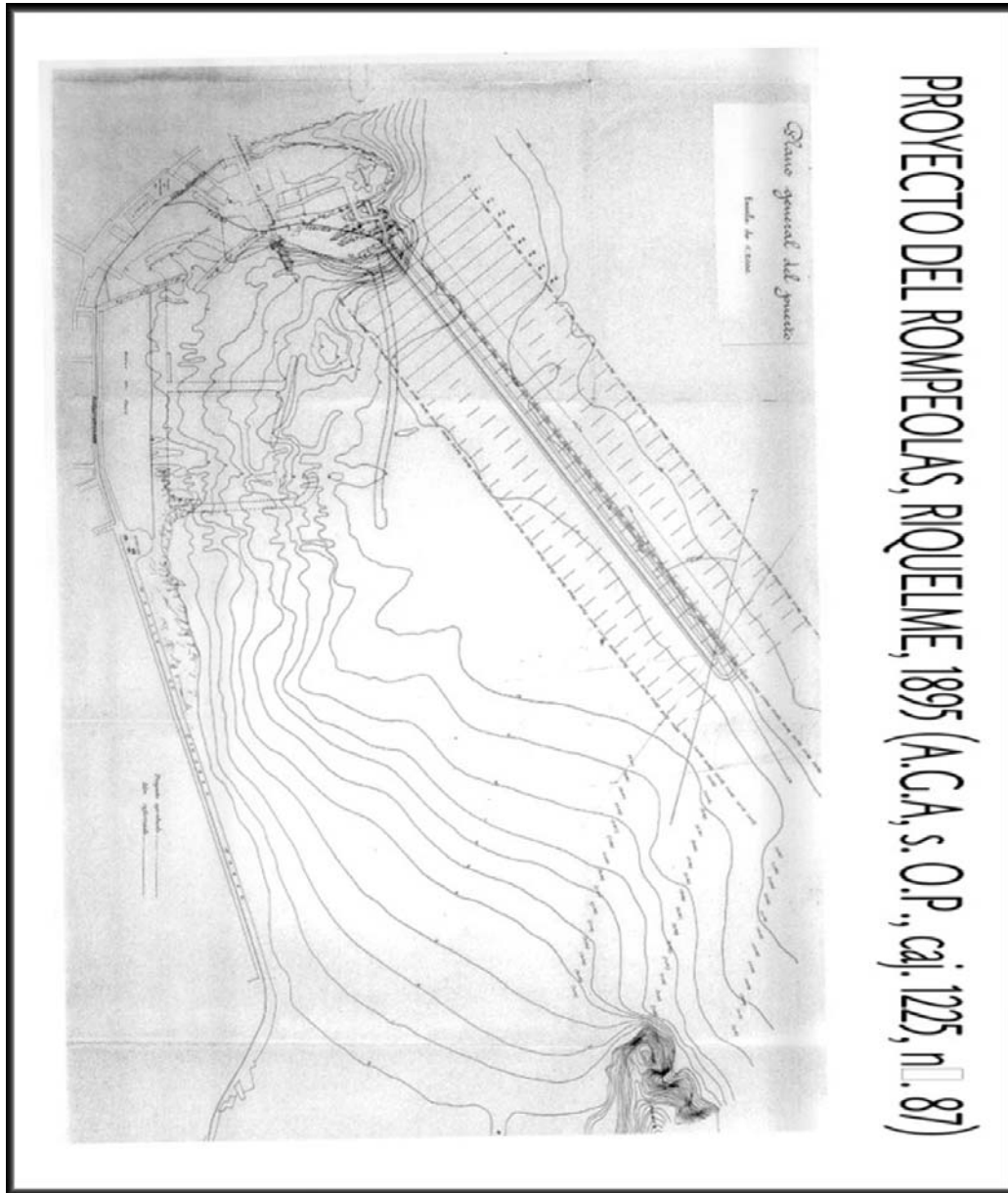
A comienzos de 1895 las obras propiamente dichas del puerto todavía no habían comenzado. El contratista, a la espera del nuevo proyecto reformado, se limitó a “*hacer importantes trabajos de preparación para poder luego emprender la construcción*”¹⁸. Mientras tanto, el ingeniero Riquelme a toda prisa redactaba y elaboraba el nuevo proyecto recogiendo algunas de las sugerencias hechas por la contrata y las indicaciones de la Dirección General de Madrid: aumentar el tamaño de los bloques de hormigón, base de escollera para el rompeolas y supresión de los muelles y dársenas comerciales contempladas en un principio, teniendo mucho cuidado “*en la redacción del proyecto (...) habrá de tenerse presente la situación legal en que a la sazón se encuentren los embarcaderos concedidos a D. Luis Ocharan*”¹⁹.

¹⁷ A.G.A., s. O.P., caja 565.

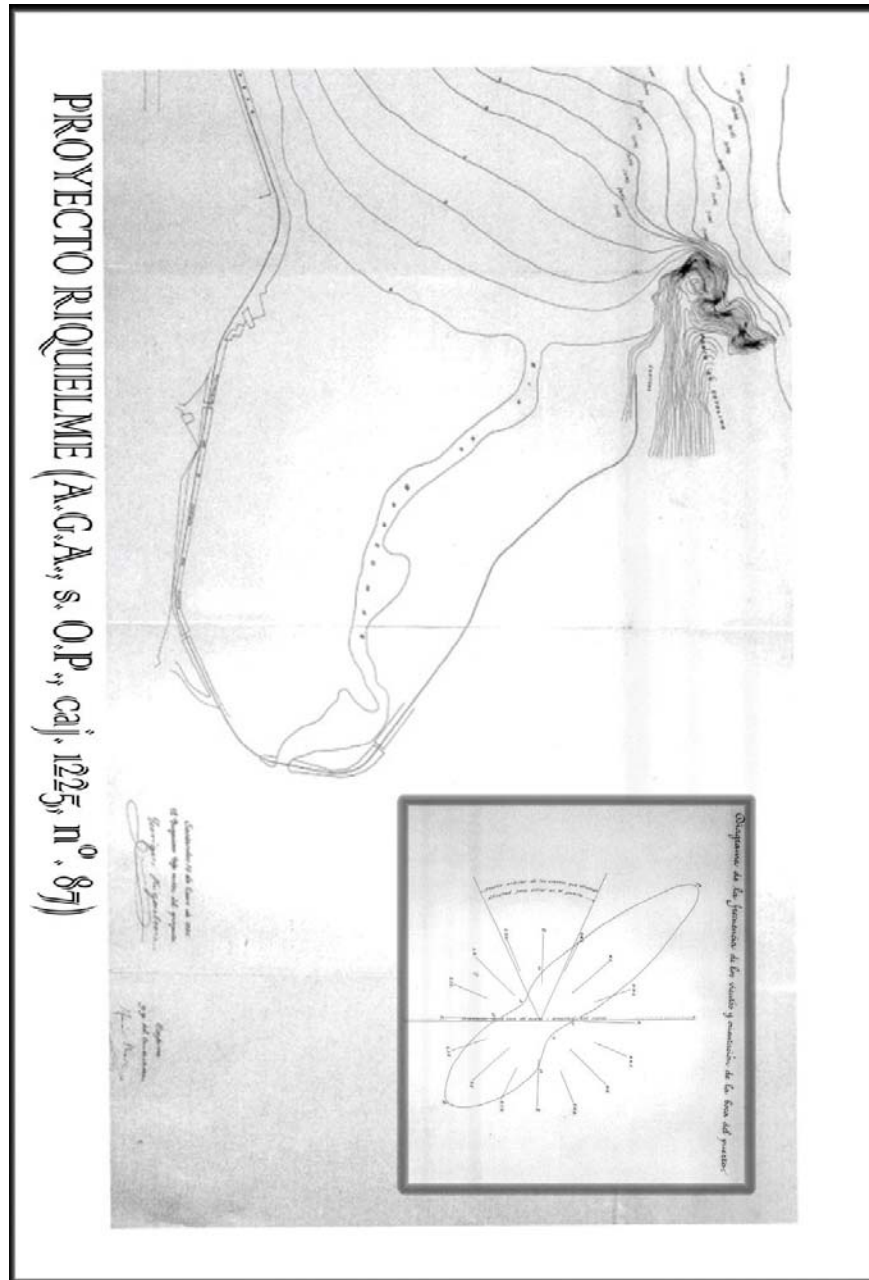
¹⁸ A.G.A., s. O.P., caja 1.225, nº. 87.

¹⁹ Ibidem.

Al final el proyecto de Riquelme, con el que se empezaron las obras, quedó reducido a los siguientes objetivos: “(...) hemos redactado el presente proyecto, que con arreglo a las disposiciones que dejamos mencionadas comprende solo las obra siguiente: 1ª. **Dique del Este, o sea rompeolas para abrigo del puerto;** 2ª. **Dique o muelle del Oeste;** 3ª. **Cerramiento de los boquetes de Santa Ana, con el camino de acceso al rompeolas;** 4ª. **Alcantarillado para dar salida a las cloacas de la población que quedan tapadas con la construcción del muelle del Oeste**”²⁰.



²⁰ Ibidem, Memoria, 1895.



6. 1. EMPLAZAMIENTO DEL ROMPEOLAS

El arranque del rompeolas propuesto por Riquelme se situaba un poco más al norte que en el del proyecto anterior en que se inspiraba:

“Por la relación que tiene con la capacidad del mismo, empezaremos por justificar el emplazamiento del rompeolas.

Al hacer el replanteo de que antes hemos hablado se hizo un minucioso sondeo, cuyas cotas referidas al nivel de bajamar viva equinoccial aparecen consignadas en el plano general del puerto. De ellas se deduce que no hay inconveniente en prolongar la primera alineación de la segunda solución del anteproyecto aún más de lo que puede hacer falta, pues constantemente se encuentran en ella

profundidades de 12 metros próximamente. Como por otra parte esta alineación sigue sensiblemente la dirección del N. O., que es donde allí vienen los grandes y temibles temporales, y que conviene que el rompeolas salga hacia fuera todo cuanto se pueda, porque de ese modo proporcionará mayor superficie de puerto abrigada, es evidente que el mismo terreno del fondo del mar está indicando cuál debe de ser el emplazamiento más racional que debe darse al rompeolas, y estas no es otra que la prolongación recta de la primera alineación.

Cuanto más se alargue el rompeolas, mayor superficie se abriga, pero del mismo modo que para sacarlo muy afuera teníamos la limitación de no construirlo en profundidades que excedieran de 12 metros, para la longitud que pueda dársele, tenemos otra limitación también, la orientación y anchura con que resultará la boca del puerto. Esta va a quedar constituida por la separación que medie entre el morro del rompeolas y la punta de Cotolino, de modo que el puerto va a resultar ser toda la ensenada de Castro”²¹.

6. 2. LONGITUD DEL ROMPEOLAS Y ANCHURA EN LA BOCA DEL PUERTO

Sin lugar a dudas, la gran novedad que Riquelme introducía en el diseño del rompeolas era la enorme longitud que daba al mismo: 650 metros (¡Nada más y nada menos!), para formar con su extremo y la punta de Cotolino la boca del puerto:

“Proponemos que el rompeolas, con inclusión del morro, tenga una longitud total de 650 metros. Así, dicho morro queda distante de la punta de Cotolino unos 400 metros. Podrá tal vez parecer demasiada anchura para la boca del puerto, pero vamos a demostrar que no hay inconveniente en ello mientras que sí lo habría y muy grave, si quisiéramos alargar más el rompeolas. En efecto, el temor que podría existir es el de que se comunique al interior del puerto la marejada del exterior; pero téngase en cuenta que la boca viene a quedar orientada de N. a S., que las marejadas del N. E. no son ni muy frecuentes ni muy grandes allí, y por último, que aunque penetren éstas en el puerto, lo mismo que las del E. irán directamente a morir en la playa de la desembocadura de Brazo de Mar, y no habiendo por lo tanto reflexión, no podrá producirse movimiento de oleaje que pueda molestar a las embarcaciones, y prueba de ello es que aun hoy sin abrigo alguno, aguantan bien las marejadas del N. E. Y E.. En cuanto a las del N. O. correrán a lo largo del rompeolas, y aunque al llegar al morro derivarán y penetrarán en el puerto, basta examinar el plano para comprender que también irán a morir a la citada playa de Brazo de Mar, quedando dentro del puerto un amplio espacio completamente abrigado.

En cuanto a querer disminuir la amplitud de la boca, prolongando más el rompeolas, no puede hacerse, porque es menester tener en cuenta que, como los barcos para entrar en el puerto tienen que dar algún resguardo al morro, por mucho que quieran y puedan ceñirse a él temerán caer sobre la punta de Cotolino, y lo que es más peligroso, meterse en los senos escabrosos que presenta la costa hasta la de Mioño, pues sabido es que cuando reina temporal,

²¹ Ibidem, pp. 17-19.

todo barco procura alejarse de las costas peñascosas como esta, y más si el temporal tiende a arrastrarlos y estrellarlos contra ellas, como aquí sucede en los del N. O., que son los más violentos y temibles en todo este golfo. La amplitud de 400 metros que dejamos entre el morro y la punta de Cotolino, la conceptuamos suficiente para que los barcos no tengan temor alguno para tomar este puerto, y pueda servir de refugio en los grandes temporales del N. O. a todos los barcos que no puedan tomar el de Bilbao, por el estado en que en determinados momentos se encuentra la barra en el Abra.

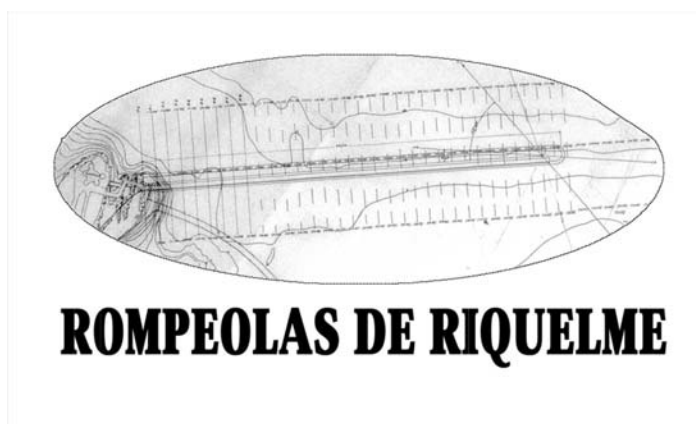
Desde el morro a la citada punta de Cotolino hemos hecho un sondeo minucioso cuyas cotas figuran en el plano general, y su examen demuestra el amplio y buen calado que ofrecerá la entrada del puerto”²².

6. 3. ORIENTACIÓN DE LA BOCA

La orientación de la entrada tenía ahora estas peculiaridades:

“En cuanto a la orientación, ya hemos dicho que tiene próximamente la dirección N. S. Y por tanto un barco de vela que venga corriendo un temporal del N. O. puede tomar fácilmente el puerto sin tener que ceñirse a barlovento, sino con viento a la cuadra. Los barcos sólo tendrán dificultad para entrar con los vientos comprendidos desde el O. N. O. hasta el O. S. O. por el O. en los anejos a esta Memoria se acompaña un diagrama de la frecuencia de los vientos, término medio de base de observaciones que hemos podido adquirir referentes a un quinquenio. En dicho diagrama se ha representado también la orientación en que resultará la boca y el espacio angular de los vientos que ofrecerán dificultad para entrar en el puerto.

Para terminar lo que a la orientación de la boca se refiere, hemos creído conveniente acompañar un plano que representa solo el contorno de la costa, desde la peña de Santa Ana hasta bastante más allá de la punta de Ontón, en que claramente se ve la posición que ocupa la entrada del puerto respecto a la parte de la costa que va a formar el seno del golfo de Vizcaya”²³.



²² Ibidem, pp. 12-22.

²³ Ibidem, pp. 22 y 23.

6.4 ESTIMACIONES SOBRE LOS ACARREOS DE ARENA Y NATURALEZA DEL FONDO

“Viniendo ahora a constituir aquel toda la ensenada de Castro, y dada la posición que respecto de la entrada tiene la playa, y desembocadura de la ría denominada Brazo de Mar, única corriente de aguas que vierte en la ensenada, pudiera temerse que los acarreos de arena de dicha ría llegaran a depositarse hacia la entrada, haciéndola perder calado, y se formara una barra. Tal cosa no es de temer, primero porque los acarreos son insignificantes a causa de que la ría es de muy poca importancia; segundo, porque la marejada siempre se opondrá, como hoy lo hace, al avance de aquellas arenas, y por último, porque en caso extremo no sería nada difícil, ni muy costoso, relativamente al perjuicio que se evitaba, el desviar el cauce de la ría, canalizándola en un corto trayecto y haciendo que vertiera fuera del puerto, al otro lado de la punta de Cotolino.

Además, en esta parte de la costa no hay corrientes del mar que tiendan a depositar arenas en la ensenada de Castro, y por eso, no solo no se obstruirá la entrada, sino que no es de temer en modo alguno que disminuya el calado que desde un principio ofrecerá a los barcos este puerto.

Menos en la proximidad de la ría Brazo de Mar, o sea en su desembocadura, donde se encuentra una pequeña playa de arena, en todo lo demás el fondo de la ensenada es roca, y solo en las hendiduras que esta presenta es donde también se encuentra alguna pequeña capa de arena. El fondo, por lo demás, es bastante regular, no ofreciendo en ningún punto prominencias que pudieran constituir bajos peligrosos que fuera necesario balizar”²⁴.

6.5. CAPACIDAD DEL PUERTO

Para Riquelme, con las variaciones introducidas mejoraba ostensiblemente la capacidad del puerto:

“Como quiera que ya en el anteproyecto hicimos constar que los vientos más peligrosos y frecuentes son los del N. O. y la Superioridad, en vista de esto y cuantas consideraciones expusimos allí, dispuso qué emplazamiento debía darse al rompeolas, no tenemos ahora que ocuparnos de este punto en otros términos, y para más justificación que lo que ya hemos hecho antes, pero no dejaremos de manifestar que con la disposición y longitud del rompeolas que figura en el proyecto resultará un puerto muy abrigado, y en excelentes condiciones, como que lo que hacemos no es más que venir a cerrar una ensenada que por su orientación y posición relativa en la costa, está de por sí muy abrigada de los temporales temibles de aquel mar, y seguramente, además del servicio muy

²⁴ Ibidem, pp. 24 y 25.

grande que prestará como puerto comercial, lo prestará también como refugio, a causa de la dificultad que ofrece en muchos casos tomar el próximo de Bilbao. Con haber sacado hacia fuera tanto como lo hemos hecho el rompeolas, se ha aumentado considerablemente la capacidad del puerto, y ahora se encuentran más compensados los sacrificios que habrá que hacer con el beneficio que se ha de reportar, que lo hubieran estado, realizado el proyecto aprobado”²⁵.

6.6. MUELLES DE SERVICIO COMERCIAL

Con el propio rompeolas, un ensanche del muelle nuevo añadido a la Calle de la Mar y con el arreglo de los viejos brazos de la Dársena, además de con los cargaderos de mineral, en opinión del ingeniero, quedaba garantizada la función posible comercial del nuevo puerto de Castro Urdiales:

“No basta proporcionar abrigo a los barcos con el suficiente calado, es preciso también que en un puerto haya los convenientes muelles para poder hacer con facilidad las faenas de carga y descarga, y por más que la Superioridad ha dispuesto que el plano general de estos sea objeto de un proyecto separado del que nos ocupa, por la relación íntima que han de tener uno y otro, creemos oportuno hacer aquí algunas indicaciones.

*Em primer lugar el rompeolas podrá servir de muelle casi todo el año, pues únicamente durante los grandes temporales es cuando al romper las olas podrán los salpicones saltar por encima del parapeto y petril, y molestar con ello las faenas de carga y descarga, y mojar las mercancías que haya depositadas en el andén. Con este dique, sirviéndose de él como muelle, con el del Oeste, preparando alguna parte de él convenientemente a poca costa, y con los dos pequeños que existen en el puerto actual, habrá lo suficiente, con seguridad, por el pronto, para los primeros años, porque la mayor importancia de este puerto consistirá, en los primeros años, en el embarque de minerales de hierro, y para satisfacer esta necesidad, que requiere embarcaderos especiales, tenemos uno que está construyendo la Compañía del ferro-carril de Castro a Alen; otra concesión que se está tramitando para un embarcadero dentro del puerto de Castro; otra también ha empezado en la ensenada de Urdiales; además están construidos y en explotación hace tiempo otros dos embarcaderos, uno el de Dícido, y otro el de Salta Caballos, que se encuentran fuera del puerto de Castro, pero completamente inmediatos a él. De manera que dentro de dos o tres años habrá embarcaderos de mineral: los dos construidos, el que se está construyendo del Alen y los dos que se están tramitando las concesiones, total cinco, que pueden proporcionar un considerable movimiento de buques; **pero para que este tenga lugar con la regularidad debida, es preciso que dichos buques puedan encontrar abrigo en todo tiempo y momento, y no suceda lo que ocurre hoy con lo que van a cargar a Dícido y Salta Caballos, que por miedo a que les sorprenda el temporal, o bien porque llegue a desarrollarse, se ven obligados a abandonar aquellos y refugiarse en Bilbao. Este es el primero y gran servicio que prestará el puerto que nos ocupa.***

²⁵ Ibidem, pp. 25-27.

Demostrado que para durante algunos años habrá muelles suficientes solo con realizar la obras que comprende este proyecto, únicamente nos resta anticipar la idea de que opinamos que, cualquiera que sean los muelles que, bien los particulares, bien el Estado, hayan de construir en lo sucesivo, deberán ser siempre sobre pilotes de madera o hierro, pero no formando muros, para evitar que haya reflexión del oleaje sobre los paramentos, lo cual produce una continua agitación en el interior del puerto por demás molesta a las embarcaciones, y muy particularmente a las atracadas a los muelles”²⁶

6.7. CONSIDERACIONES TÉCNICAS Y MATERIALES

Por último, el proyecto de Riquelme introducía algunos nuevos métodos en la forma de construir el rompeolas, sobre todo en el basamento, y en los materiales a emplear:

*“Dicha **escollera de fundación** se comprenderá en volúmenes de un por ciento de piedra de 1ª clase con peso mínimo de 2.000 Kilogramos; de piedra de 2ª clase, que serán las comprendidas entre las anteriores de 2.000 Kilogramos y las de 400 Kilogramos de peso, pudiendo entrar también a formar parte de la escollera piedras de 3ª clase de peso comprendido entre 20 y 400 Kilogramos. La distribución de estas tres clases de bloques naturales será la siguiente: Los bloques de 1ª clase se colocarán construyendo un revestimiento de defensa por la parte de la mar, cuya sección transversal será la de un paralelogramo cuyos lados horizontales tendrán cinco metros de longitud cada uno, afectando los otros dos lados paralelos la inclinación del talud de metros y medio de base por uno de alturas, siendo la altura de aquel la correspondiente a la del basamento de escollera. La parte superior de la escollera, en dos metros de espesor, estará formado por bloques de 2ª categoría, y esta capa, con sus dos metros de espesor, será la que constituya la terminación de basamento de escollera por la parte interior del puerto.*

Los huecos que resulten bajo los bloques artificiales que han de constituir la defensa exterior del pie del muro concertado, se rellenarán con bloques de 1ª clase o categoría.

Para la formación de los bloques artificiales de hormigón hidráulico en que ha de construirse el cuerpo del dique que se apoya sobre la escollera, se empleará el cemento Pórtland que ofrezca las debidas condiciones de hidraulicidad y fraguado que para los casos se exigen en obras de la índole de la que se trata. Al fin de tener presente la variación que representa el empleo de aquel cemento en vez del de Irlanda o Zumaya, ya que se prescribían en el pliego de condiciones facultativas que rige en la contrata”²⁷.

²⁶ Ibidem, pp. 28-32.

²⁷ Ibidem, pp. 8-12.

IX

MARCHA DE LAS OBRAS Y MODIFICACIONES (1893 – 1911)

Aprobado el proyecto de Enrique Riquelme, a lo largo del período que transcurre entre los años 1897¹ y 1911 las obras del rompeolas se fueron haciendo paulatinamente. Pero no solamente hay que pensar en la ejecución de diques y muelles, también se llevaron a cabo otras muy importantes, que bien pueden ser consideradas como auxiliares, tal como los caminos de acceso al nuevo dique o los nuevos sistemas de alcantarillado, efectuados un poco antes, entre los años los años 1893 y 1895². Todas ellas acabaron convirtiéndose en permanentes. Entraron a formar parte del entramado urbano contemporáneo de Castro Urdiales. Fueron años en que la Villa se llenó de vías, traviesas, vagones, talleres de hormigones, almacenes de arena, cementos, piedras... Castro parecía una “torre de Babel” con todos los trabajadores llegados a las obras. El “pueblo” estuvo literalmente “patas arriba”.

De todas formas, desde un punto de vista estrictamente portuario, lo que más llama la atención ahora, y luego podremos comprobar más en detalle, son las repetidas quejas de los ingenieros gubernamentales de Santander ante las autoridades de Madrid denunciando continuas irregularidades: la contrata modificaba constantemente el plan de trabajos, materiales y otros muchos detalles establecidos en el proyecto. El resultado: una obra más lenta de lo esperado.

1. CAMINO DE ACCESO Y ALCANTARILLADO

La empresa contratista recibió el 19 de abril de 1897 la aprobación de las actas de replanteo del camino de servicio hasta la base del rompeolas: “Consta el camino de servicio de dos trozos: el primero por detrás del muro de la dársena y el segundo desde ésta hasta el arranque del rompeolas, cruzando por las peñas de Santa Ana”³. Con mucha rapidez, el Ayuntamiento vio claro que de todas estas obras podía sacar algo: “Año 1898. El Ayuntamiento de Castro-Urdiales solicita le sean concedidos los terrenos que queden

¹“Siguen adelantando notablemente en las obras del puerto la fabricación de bloques, y al decir de algunos, que tienen motivos para saberlo, será probable que a fines del mes de agosto serán lanzados al mar los primeros que han de formar la escollera del muro exterior de nuestro puerto”, Fray Verás, 21 de marzo de 1897.

²“Cada día van más adelantadas las obras de preparación para la construcción del puerto y dentro de breves días se espera dar mayor impulso a los trabajos, penas se reciban los materiales necesarios y sea posible dar trabajo a mayor número de individuos de los que actualmente están ocupados”, Fray Verás, 17 de octubre de 1893. “Se dice que el Señor Sagasta, en unión de otras autoridades políticas, asistirá al acto de arrojar la primera piedra del muro exterior del nuevo puerto, y que con tal objeto se preparan grandes solemnidades”, Fray Verás, 19 de agosto de 1894.

³ A.G.A., s. O.P., caja 565, nº. 39.

*sobrantes de la mejora de aquel puerto para ensanche de la población. Se le concedió por Real orden de 5 de junio de 1899*⁴.

Para mediados de 1899 ya había sido terminado el camino de servicio que iba por la Dársena⁵. El segundo trozo, hasta Santa Ana, era más difícil y lento de realizar: primero hubo que esperar algún tiempo para poder realizar varias expropiaciones, y luego surgieron, además, graves inconvenientes técnicos. En un principio se pensaba realizar esta parte del camino de acceso al rompeolas utilizando simplemente un relleno de escollera; *“pero vista la imposibilidad de llegar al perfil definitivo por los constantes arrastres producidos por las corrientes que cruzaban el boquete 1 (Santa Ana) y que de realizarlo era a costa de un gran volumen de piedra lo que encarecería la obra”*⁶, los planes tuvieron que variarse. Al final el camino se construyó utilizando mampostería, sillería y escollera utilizando las piedras surgidas del desmonte y voladura de muchas de las rocas cercanas a Santa Ana. También se produjeron modificaciones en el pavimento: *“(…) se cambió el pavimento de adoquinado por hormigón, en la parte correspondiente entre la dársena y el rompeolas (…), debido a la difícil colocación y resultado que supone, el sentar el adoquín sobre capa de arena que había de echarse sobre la escollera y que al desaparecer con el tiempo por introducirse entre los huecos de ésta, se movería el adoquinado, inconveniente que desaparece con el pavimento de hormigón”*⁷.

Esta segunda fase del camino de servicio, de la Dársena a Santa Ana, finalizó oficialmente el 19 de junio de 1901. Un año después, el 20 de mayo de 1902 recibió el visto bueno del Ingeniero Jefe de Santander. Sin embargo, el contratista Pozzi no liquidó la obra hasta 1908⁸. Quedó, hasta hoy, un magnífico camino y paso que bordeando la Dársena llegaba hasta la base de arranque del rompeolas; y desde el punto de vista marítimo muy mejorado el entorno por *“El aumento de accesorios, argollones y postes de amarre que obedece sin duda a lo insuficiente y escasos que resultaban los proyectados dado el gran número de embarcaciones que se abrigan en la dársena”*⁹.

Por otra parte, prácticamente a la vez que el camino de acceso se ejecutaron también las obras del nuevo sistema de alcantarillado¹⁰. Con el ensanche del muelle Oeste y la

⁴ Ibidem.

⁵ En la propia Dársena se hicieron también algunas obras de cierta importancia: “Aprovechando la estancia en ésta del buzo empleado en los trabajos de los cargaderos en construcción de la compañía “Castro-Alén” se verificaron días pasados importantes reformas en la dársena de este puerto. Los señores ayudantes de Marina y de Ingenieros habían visto cuan perjudicial y peligrosa eran las dos piedras que existían a la entrada y dentro de la dársena y al efecto procedieron a volarlas, lo cual se consiguió con el auxilio del buzo dando un resultado satisfactorio”, Fray Verás, 6 de mayo de 1894.

⁶ A.G.A., s. O.P., caja 565, n.º. 39.

⁷ Ibidem.

⁸ Ibidem.

⁹ Ibidem. En un principio los pescadores castreños no vieron con muy buenos ojos estas obras del camino de acceso, pues al bordear la dársena iban a producir un recorte en el espacio portuario y temían que pudiese afectar a sus barcos: “Se encuentran bastante disgustados los marineros de este puerto ante la perspectiva que ofrece dentro de la dársena la prolongación de la línea de ferrocarril que partiendo de Cotoño ha de terminar en Santana, construida por la empresa de las obras del puerto”, Fray Verás, 15 de julio de 1894.

¹⁰ Durante mucho tiempo los vecinos de Castro echaron las basuras y demás desperdicios domésticos en cualquier parte de las orillas de la mar, pero a partir del siglo XIX, y hasta la construcción del alcantarillado general, los vertederos públicos obligatorios y señalados por el Ayuntamiento eran el Muelle de la Calle de la mar y San Guillén, A.M.C.U., C. Propios (1848), leg. 1505, exp. 1.

construcción del camino no hubo más remedio que mover todas las alcantarillas de la zona. En el mes de abril de 1899 finalizaron las obras en la parte de la Dársena y una año después las más cercanas a la zona de San Guillén. El 22 de enero de 1903 el contratista firmó los documentos oficiales de entrega y finalización de estas obras generales de alcantarillado¹¹.

2. MUELLE OESTE/MUELLE DE EGUILIOR

El nuevo muelle-dique de la calle de la Mar, denominado hacía poco por la Corporación municipal *Muelle de Eguilior* como reconocimiento a la labor del Diputado a Cortes por el distrito de Castro en favor del puerto¹², fue ahora sometido a un nuevo proceso de ensanche, ganando otra vez terreno a la mar. Con nuevos muros y rellenos se consiguió tapar totalmente las rocas del viejo Arenal de Castro. Gracias a este nuevo “robo” a la mar fue posible crear una explanada imprescindible para poder montar el taller de bloques de hormigón y otros diversos almacenes, y conseguir a la vez formar un muelle de atraque con garantías de fondeo en bajamar¹³.

Las obras del Muelle de Eguilior, o Muelle del Oeste para los ingenieros, comenzaron en el mes de septiembre de 1893 y acabaron en julio de 1897, no sin dificultades: “*Las diferencias que existen entre la obra proyectada y la ejecutada en las partidas correspondientes a las excavaciones en roca y hormigón hidráulico en cimientos son debidas a las cavernas que aparecieron al ejecutar la obra y que llevaron como consecuencia una disminución den la excavación y un aumento en el hormigón*”¹⁴. Para facilitar el atraque de las embarcaciones se colocaron tres escaleras en el muelle. Oficialmente todas las obras de este muelle fueron entregadas a la Dirección General de Obras públicas por el contratista en el año 1904¹⁵.

En muy pocos años, y sobre todo como consecuencia de la aparición del vapor, las escalas de este muelle fueron ampliamente utilizadas por las embarcaciones de pesca castreñas, que al amparo del rompeolas y del calado de la zona salían del viejo encorsetamiento de la Dársena. Como prueba de lo que decimos, las actas municipales señalan

¹¹Las obras del alcantarillado no fueron, posiblemente por las prisas en acabar esta primera fase de las obras generales de mejora del puerto, de muy buena calidad, y así al poco tiempo empezaron a presentar problemas de muy malos olores, siendo desde entonces continuadas las quejas y protestas del Vecindario al respecto. Como prueba podemos apuntar que en el semanario local *La Unión Castreña* el 23 de abril de 1899 se comentaba en un espacioso artículo: “Que nuestro alcantarillado es defectuoso y que el colector últimamente construido por la Contrata de las obras del puerto, deja mucho que desear...”. Especialmente molestos y peligrosos fueron los olores resultantes en la cloaca de la Dársena, hasta el punto de que en el año 1901, al bajar varios operarios para intentar atajar los desperfectos, uno de ellos murió a consecuencia de las emanaciones gaseosas allí acumuladas, semanario *La Unión Castreña*, 7 de abril de 1901.

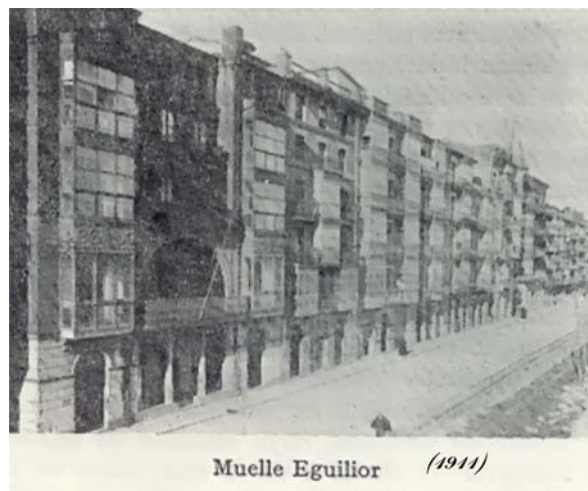
¹² “En la sesión del Ayuntamiento de 16-12-1893 se acordó que la calle de la Rivera o Muelle nuevo se denomine en los sucesivo “Muelle de Eguilior”. El influyente político L. Manuel Eguilior Llaguno (1842-1935) era nacido en Limpias, varias veces diputado a Cortes y ministro de distintas carteras y altos cargos”, Prada, Ilustración, mayo de 1998.

¹³ Ibidem, “Durante algunos años esos terrenos fueron un solar de aspecto descuidado que denominaban “Las Viñas” porque se hicieron empalizadas para secar las redes”.

¹⁴ A.G.A, s. O.P., caja 565, nº. 39.

¹⁵En el año 1932, en plen época de la Segunda República Española, se aprobó una nueva ampliación del Muelle de Eguilior, en buena parte para paliar con las obras el enorme problema del paro que entonces atravesaban los trabajadores castreños.

la petición hecha por los pescadores en 1912 para que se instalasen algunas luces en este muelle: “A continuación se dio lectura del escrito presentado por don Vicente Gainza, presidente de la Sociedad de pescadores de este puerto, manifestando que es ya muy general el que durante las bajas mares atraquen los vapores pesqueros y demás embarcaciones del puerto a la escala del muelle conocido por los Bloques para embarcar y desembarcar sus artes a ciertas horas de la noche y de la madrugada, haciéndose muy necesaria la luz de que carece aquel lugar por lo que solicita se acuerde la instalación de dos luces eléctricas en citadas escalas...”¹⁶



¹⁶A.M.C.U., L. 41, Actas, sesión del 10 de enero de 1912.

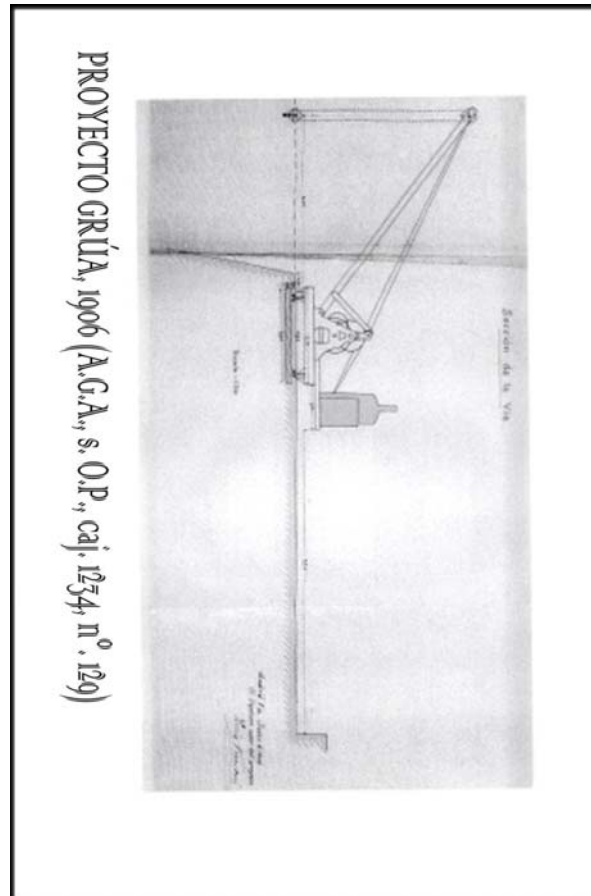
3. UNA GRÚA DE VAPOR PARA EL PUERTO, 1906

Poco a poco, demasiado despacio para los castreños, como luego podremos comprobar, las obras del puerto y rompeolas iba progresando. También cada vez se veía mayor movimiento de buques; lo que animó a Basconi, uno de los ingenieros de la contrata, a presentar en Madrid, el 8 de julio de 1906 una petición para montar en Castro una moderna grúa movida por energía de vapor.

Era imprescindible dotar al puerto de Castro de ágiles medios auxiliares, pues,

“La lentitud con que en el Puerto de Castro Urdiales: (Santander) vienen verificándose las operaciones de carga y descarga de los buques surtos en la dársena; el creciente desarrollo del tráfico, debido: al aumento de población, a la afluencia de minerales que a aquél concurren de las distintas zonas mineras, en términos tales que la exportación de mineral de hierro alcanza al año la importante cifra de 600.000 toneladas; y las probabilidades inmediatas de que el actual movimiento de mercancías en general, cementos, carbones, tierras refractarias etc., etc. Sea cada día mayor; son causa más que principal, de que sea necesario al fin acelerar y facilitar aquellas operaciones, dotar al Puerto de medios auxiliares; los que, a la par que tendrán inmediata aplicación, tanto mayor cuanto mayor sea el desarrollo que obtendrá este puerto una vez terminadas las obras en su total amplitud, contribuirán a fomentar y desarrollar el tráfico, aportando con ello innumerables beneficios a la comarca, a su industria, a su comercio y también en general a la navegación y a la Nación que encontrará el resultado de dotar de un magnífico puerto a zona tan importante de la Península, y de haber por tanto realizado una obra tan grandiosa como necesaria para la población de Castro Urdiales, cuyo engrandecimiento es bien notorio”¹⁷.

¹⁷ A.G.A., s. O.P., caja 1.234, nº. 129, “Proyecto y presupuesto de instalación de una grúa de vapor en el muelle Sur de la dársena del Puerto de Castro Urdiales”, 1906.



El presupuesto total, incluido el valor de la grúa y ejecución material de la instalación, de la obra proyectada era de 12.500, 78 pesetas. En la memoria iban incluidas las tarifas y el reglamento de explotación. Técnicamente la grúa iba a ser así:

“Demostrada la necesidad de establecer en el Puerto de Castro Urdiales, medios auxiliares que faciliten y aceleren, con gran ventaja para todos los intereses públicos y particulares las operaciones de carga y descarga de los barcos; es el objeto de esta Memoria dar a conocer en tesis generales el proyecto a que se refiere de instalación de una vía en el muelle Sur de la dársena del repetido Puerto de Castro Urdiales para el funcionamiento de una grúa de vapor de 3.374 Kilogramos de potencia máxima (...)

Pasando a ocuparnos de las condiciones técnicas del proyecto; diremos que la grúa de que se trata, ha de situarse cuando menos a lo largo del muelle sur de la dársena funcionando sobre raíles de treinta Kilogramos por lo menos de peso el metro lineal, defendidos por contracarriles a ambos lados que tienen por objeto evitar el entorpecimiento en el movimiento de carruajes, carros y demás vehículos de transporte; estando el nivel superior de la cabeza de los carriles a la altura de la superficie del muelle y bien afirmado el espacio comprendido entre ellos.

Dicha grúa según a continuación se demuestra por el principio de momentos de fuerza, podrá levantar 3.374,80 Kilogramos a 1 metro 25 de su eje de rotación o 6,00 metros de la rueda alrededor de la que podrá girar si se volcara. Es

rotativa e irá instalada en un pesado carro de hierro fundido, el que rodará sobre la vía”¹⁸.

4. UN CLUB NÁUTICO PARA CASTRO, 1906 (PRIMERA VISIÓN COMO PUERTO DEPORTIVO)

Curioso resulta comprobar como a la vez que se estaba construyendo el rompeolas, ya había algunos sectores que pensaban en las buenas posibilidades que Castro Urdiales podía llegar a tener como puerto deportivo y centro turístico de primera magnitud. Por eso, en 1906 el ingeniero Manuel Ganendio ideó, tal como aparece en su petición presentada ante el Ministerio el 29 de noviembre, la posibilidad de montar y construir un Club Náutico:

“Dado el gran desarrollo, que en nuestra época, han tomado todos los spots y sobre todo los náuticos en toda la costa Cantábrica, es indudable la gran utilidad de construir en Castro-Urdiales el que motiva el adjunto proyecto, un Club Náutico puesto que siendo un puerto que con tanta facilidad puede ser tomado por lo blandros que faltos de viento o por tener alguna avería tengan que recalar en él en sus muchas correrías de Santander a Bilbao y San Sebastián sería naturalmente útil la existencia de dicho centro donde pudieran permanecer el tiempo de su demora. Pero no es esto solo, sino que a las pocas embarcaciones que de recreo hoy tiene el puerto, se uniría alguna otra que del mismo círculo se construyera, con lo cual presentaría en los continuos concursos que en las referidas capitales todos los años se celebran y daríamos muestra ostensible de que el Puerto de Castro-Urdiales marcha siempre a compás de la acción de que es capaz, pobre pero laborioso; combate en el torbellino azaroso de la vida con feliz resultado.



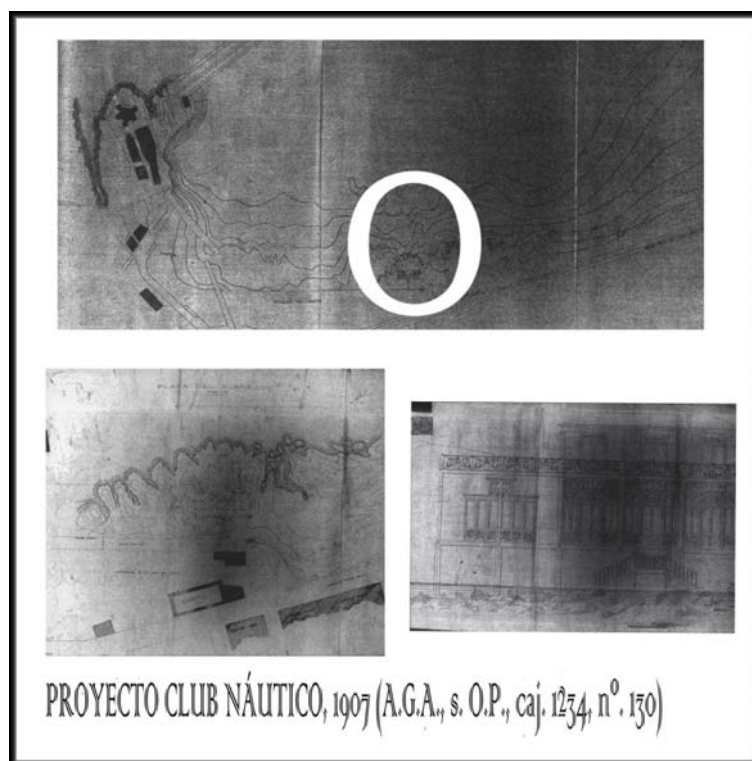
La situación de su emplazamiento es difícil que otro cualquiera de su clase le pueda igual, pues el panorama no puede ser más espléndido; en primer término por el lado izquierdo (se supone un espectador colocado dentro de él ya ejecutado) el

Casino del pueblo con su antiguo puerto, más allá y esfumado por la bruma sin que sea tanto que se pierda ni el más pequeño detalle, el magnífico grupo, orgullo de todo buen castreño, de la Iglesia de Santa María que son su lengua de piedra pregonadora las grandezas pasadas de la Villa.

El Castillo roquero hoy desmantelado que cual oscuro recuerdo atestigua con su presencia al pueblo guerrero de los siglos XIII al XIV; y por último el pórtico mirador o exermita de Santa Ana donde se confunden en armónico tropel las tradiciones trágicas y guerreras con tranquilas y patriarcales costumbres de

¹⁸ Ibidem, Memoria.

antao. Después al azul del firmamento y el proceloso Cantábrico siempre hermoso, lo mismo cuando tranquilo refleja el cielo y la tierra, que cuando parece desafiar y quererse tragar a las abruptas costas. Por derecha acantilados riscos que desde los lejanos horizontes avanzan unos sobre otros formando



PROYECTO CLUB NÁUTICO, 1907 (A.G.A., s. O.P., caj. 1274, n.º 130)

deliciosas perspectivas y dando lugar a las entradas de Bilbao, Somorrostro, Dídido, etc.

Por el lado superior y tapando todo el contorno, las peñas de Santullán y Pando con las ruinas del convento de San Antón (vulgo los Templarios) dan un paisaje de líneas duras y de entonaciones de color asombrosas. Tal es la implantación del edificio que nos ocupa, la cual se ve por la desgraciada descripción que antecede, digna de mejor pluma, es un punto acertado para proporcionar descanso al espíritu y solaz y recreo a la vista.

EMPLAZAMIENTO. La zona que se solicita 115 metros de longitud por 75 de ancho, es una figura irregular que tiene su punto de arranque A sobre el muelle recientemente construido por las obras del puerto; dista de su punto de encuentro con el antiguo muelle SUR 208 metros y normalmente al paramento del referido nuevo muelle se eleva la línea de 75 metros con lo que tenemos el vértice B donde éste punto se toman los 115 metros y nos da el C y por último en este vértice construimos el tercer lado que corta al muelle de Don Luis de Ocharan Mazas a los 87 metros. Los restantes límites del espacio solicitado lo forman los muelles y la rotonda.

En una parte de él, se forma una pequeña playa y el resto se halla ocupado por rocas más o menos pronunciadas que haciendo veces de escollera rompen en ellas las mares. Sobre ellas y precisamente en las más altas es donde emplazamos nosotros el edificio.

La altura de enrasado del edificio por la parte baja se ha colocado tres metros por encima de las pleamares equinocciales; esto es un metros más que la altura de los muelles. Esta altura se ha dispuesto así para evitarse en lo posible que las mareas gruesas puedan llegar a él produciendo empujes que serían muy perjudiciales para la construcción; por más que como las obras del puerto adelantan ya por fuera de este emplazamiento, le socairan y defienden perfectamente. El resto de los solicitado es para colocar en él fuertes boyas a las cuales puedan amarrarse las embarcaciones, estando a la vista del Club y con fácil acceso a ellas por medio de sus botecitos.

DISTRIBUCIÓN. En el edificio se ha colocado además del Club Náutico una pequeña casa de baños que es otra de las grandes necesidades que se dejan sentir en la población, para el baño que se toma en todas las épocas como recomienda los más rutinarios principios de higiene, pues teniéndolos cerca del poblado es de creer que la gente lo hará en todos los buenos días del año, como se proyectan con agua caliente para poderlos tomar a gusto de cada uno”¹⁹.

El edificio proyectado para Club Náutico arrancaba de uno de los extremos del recién ensanchado Muelle de Eguilior, muy cerca de lo que fue la punta del Torrejón, utilizando una pasarela de 12 metros de longitud. Su emplazamiento, dos pisos de altura y forma de anclaje nos recuerda al Club Náutico, que esta vez ya de verdad, levantará en Castro Vicente Herrera en 1955²⁰:

“Toda la armadura o puntos resistentes serán de cemento armado, teniendo los pies derechos que descansan en las rocas su diagonal en sentido al mar, para que de este modo las mares encuentren menos resistencia, pues la arista de la diagonal de los cuadros de sus macizos hará el oficio de tajamares (...).



Con el fin de poder garantizar cualquier empuje inclinado que se produzca por un golpe de mar o una acción muy fuerte del viento en todo el perímetro se colocarán hierros en forma de cruz de San Andrés redondos de 20 milímetros de sección como indican los planos”²¹.

¹⁹ A.G.A., s. O.P., caja 1.234, n.º. 130, “Proyecto de un Club Náutico en la villa de Castro-Urdiales”.

²⁰ Prada, Ilustración, marzo de 2000.

²¹ A.G.A., s. O.P., caja 1.234, n.º. 130. El proyecto no llegó a cuajar y los amantes de los deportes náuticos tuvieron que conformarse durante años con utilizar un pequeño “Club Náutico” flotante.

5. LAS OBRAS FINALES Y REALES DEL ROMPEOLAS

Enseguida veremos el por qué. A comienzos del año 1911, sin haber llegado a la longitud total de obra proyectada por el ingeniero Enrique Riquelme²², se daba ya por terminado el espigón del dique del rompeolas. Pero, y esto es lo más llamativo e importante, al final el muro de abrigo se había construido también con multitud de cambios. De forma muy diferente al diseño técnico primitivo. Las cosas, y las soluciones a los muchos problemas que iban apareciendo, se hicieron sobre la marcha, a medida que la obra iba avanzando mar adentro. Todas las modificaciones se tomaron de común acuerdo entre los ingenieros-funcionarios de la Jefatura provincial de Obras públicas de Santander y los ingenieros particulares de la contrata de Pozzi. En este último caso hay que recordar las figuras, que tanta impronta dejaron en la sociedad castreña de la época, de los señores Bores, Basconi y, sobre todo, el entonces conocidísimo y acreditado ingeniero italiano Julio Oberty .

Oficialmente en 1912 se redactó un informe sobre las obras del rompeolas que es todo un documento acreditativo de la calidad técnica finalmente alcanzada y sobre el cómo se fueron variando y haciendo las cosas.

“El dique o rompeolas que se propuso en el Proyecto reformado del puerto de Castro-Urdiales (...) ha sufrido también importantes modificaciones en lo que se refiere a su sección transversal, habiéndose adaptado un sección transversal para la ejecución muy distinta de la proyectada, modificándose el basamento de escollera en sus dimensiones principales, adoptando bloques de defensa cuya disposición también difiere en gran parte de la proyectada, y si del basamento pasamos a la parte concertada del dique, allí se observa que las modificaciones han sido mucho mayores, porque al ejecutar las obras hubo necesidad de adoptar disposiciones que la experiencia ha confirmado como buenas, pero que no se podían prever a priori, si no por medio de las observaciones durante la construcción.

En primer lugar se ha adaptado en la ejecución de la obra y en la parte construida con bloques inclinados, bloques de la misma longitud de los proyectados, pero dando la misma dimensión transversal de 2 metros,20 en lugar de 2 metros y 2 metros, con lo cual el ancho de cada hilada inclinada (que en la obra se conoce con el nombre de pila) se ha aumentado en 0,20 lo cual en nada altera el sistema adaptado pero se ha conseguido aumento de peso en los mismos. Otra de las modificaciones ha sido recortar o chaplanar los bloques de las pilas que se apoyan directamente en el basamento de la escollera que son los C y E, esto ha sido debido a la dificultad que se presentaba al buzo para recalzar el bloque después de colocado, apoyado sobre la pila anterior. Porque siendo la superficie de apoyo de 2,20 el buzo no podía alcanzar todas sus partes, y ha habido necesidad de dividirse en dos partes una de 1,20 metros que se enrasa antes de colocar el bloque y la otra de 1,00 que se recalza, pudiendo de este modo dejar el bloque bien sentado. La tercera ha sido modificar las dimensiones del parapeto o espaldón reduciendo su altura y espesor en 0,50

²²Riquelme fue el proyectista del rompeolas, pero quien dirigió las obras oficialmente, como ingeniero delegado y funcionario de la Jefatura de Obras públicas de Santander, fue Pascual Landa.

metros, porque habiéndose visto que el roci6n de la ola rota saltaba por encima del pretil en bastante altura para que resultara m6s econ6mico y ofreciese menos superficie al embate de las olas, porque habfa que desechar la soluci6n de evitar el roci6n en los grandes temporales, por temeraria y costosa, de modo que la adoptada es la eficaz para las mares medianamente agitadas. Otra de las modificaciones al empezar la construcci6n del dique del Este propiamente dicho fue: sustituir la formaci6n del macizo proyectado para formar el plano inclinado, donde se habfa de colocar la primera pila, que se proyectaba construir con sacos de hormig6n hasta la bajamar y con mamposterfa desde allf para arriba, por bloques artificiales cortados con la inclinaci6n conveniente y pegados a la roca en la parte que se proyectaba de sacos de hormig6n, por considerar esto m6s econ6mico y de mayor facilidad en la ejecuci6n. Y por 6ltimo al ejecutar la obra tal como se habfa proyectado y cuando se habfan colocado tres pilas totalmente y parte de la cuarta y hubo necesidad de terminar la campaa porque el estado del mar no permitfa trabajar, se observ6 que a pesar de que se habfa tomado la precauci6n de engrapar los bloques de cada pila, por medio de carriles viejos que se introdujeron en orificios convenientemente dispuestos en los bloques, rellinando los huecos entre los carriles y el bloque con mortero hidr6ulico, de modo que resultase cada pila totalmente engrapado, pasada la 6poca de temporales se observ6 que los bloques comprimidos dentro de la carrera de marea habfan sido volcados en las pilas construidas, y que el efecto destructor de los temporales no se habfa hecho notar por bajo de la bajamar quedando los bloques inm6viles. Estudiados los efectos antes mencionados se propuso construir grandes macizos monol6ticos que enlazaran tres o cuatro pilas y sancionada por la Superioridad la propuesta se construyeron, modificando el perfil del proyecto, desde la cuarta hilada hasta cuya altura se seguir6 con las hiladas inclinadas tal como se habfan proyectado, se enrasaban los dentellones que resultaban con hormig6n hidr6ulico de cemento de fraguado r6pido, se colocaban sobre este enrase bloques artificiales horizontales convenientemente separados se rellinaban los espacios comprendidos entre estos con hormig6n hidr6ulico, por 6ltimo se terminaba asentando tambi6n horizontalmente la sexta hilada y rellinando los espacios comprendidos entre los bloques de hormig6n hidr6ulico. De este modo se construfa un monolito de hormig6n hidr6ulico que sujetaba las cuatro pilas en su coronaci6n y cuyo peso aproximado era de unas 600 toneladas.

Entre cada dos macizos monol6ticos se ha dejado una junta de 0,32 metros con el objeto de si hay asiento en el basamento de escollera y bajo la pila correspondiente a un macizo, como este descenso ha de verificarse seg6n un plano inclinado, tenga el macizo monol6tico un huelgo suficiente para seguir el movimiento sin tropezar con el pr6ximo, claro est6 que rellinando estas juntas de hormig6n hidr6ulico cuando haya hecho su movimiento total la parte concertada del dique.

De este modo se han construido cincuenta y dos monolitos que dan a partir del perfil cero o sea el plano de arranque una longitud de 501 metros, 60 de dique concertada en la coronaci6n.

El procedimiento empleado en la construcci6n del dique ha sido de un resultado brillante pues se ha llegado a construir un dique rompeolas de

501,65 de longitud sin que se haya notado hasta ahora movimiento importante en la parte concertada del mismo, si se tiene en cuenta la bravura de la costa cantábrica y que tanto en el próximo puerto de Bilbao como en el del Musel, ha habido importantes desperfectos y demoliciones que han dado lugar a grandes variaciones de los proyectos primitivos y hasta cambios de sistema en la construcción, y que el espantoso temporal que se desarrolló en estas costas el día 12 de enero de 1911 y que produjo la rotura del dique rompeolas del último puerto, a pesar de su dirección (que fue en Castro, del Norte) más perjudicial que la N. O. habida en cuanta la dirección del dique y de su duración e intensidad no produjo en éste la menor avería en la obra, se ha de reconocer que el autor del proyecto reformado del puerto de Castro, hizo un estudio muy detenido y razonado del mismo y solo a esta circunstancia se debe haber obtenido tan gran resultado con variaciones relativamente pequeñas en este orden de ideas.

*Es de advertir que el estado actual de las obras se ha conseguido siguiendo en la construcción el perfil dibujado en la hoja de los planos, que como se ve comparado con el del proyecto que en la misma hoja de planos se dibuja, no tiene más diferencias que las señaladas anteriormente y que si en lo esencial difieren poco, hay que tenerlas muy en cuenta en las obras de terminación del dique, **porque las dificultades de construcción del dique que nos ocupa se presentan precisamente en su arranque y en su terminación; en su arranque por la 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 todo cálculo y previsión, y al terminar el dique, porque a medida que se avanza con él en el mar está menos resguardado de la punta de la costa llamada del Rebanal...***²³

En opinión, evacuada en 1912, del Ingeniero Jefe, “Hasta ahora, hay que reconocer que dichas obras han constituido un éxito de ejecución, a excepción del boquete de Santa Ana que resulta insuficiente. He podido observar personalmente los efectos del temporal extraordinario del principio del año próximo pasado. La rompiente llegó a varios metros por encima del tejadillo del Titán, es decir alcanzó más de 20 metros de altura sobre el pavimento del dique. Los carriles de la vía de dicho titán fueron arrancados en gran parte y retorcidos, y sin embrago resistió sin más que *pequeñísimos asientos regulares*”²⁴.

6. PESCADORES, OPINIÓN PÚBLICA Y AYUNTAMIENTO SE VUELVEN EN CONTRA DE LAS OBRAS: ACORTAMIENTO DEL ROMPEOLAS

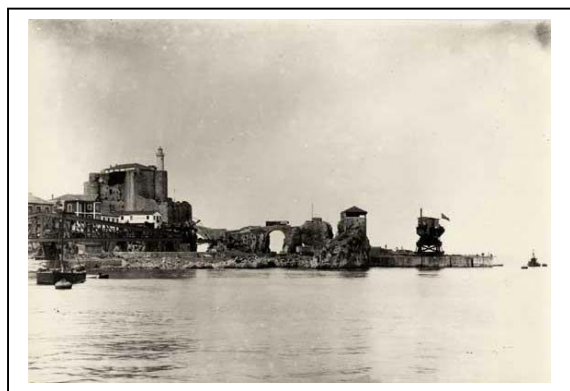
El periódico local *La Ilustración de Castro Urdiales* publicaba en las Navidades de 1909 un artículo dando cuenta a sus lectores de que Timoteo Ibarra planteaba políticamente en la Villa la necesidad de acortar la longitud del Rompeolas, y acababa el mismo con estas esclarecedoras frases: “Nadie puede ser tan cándido como para soñar en que Castro va a ser, después de concluidas las obras del puerto, cabeza de línea de algún servicio trasatlántico. Lo único a que realmente puede aspirarse es a servir de puerto de refugio a pequeños barcos de

²³ A.G.A., s. O. P. , caja 561, nº. 1.

²⁴ Ibidem.

vela, a hacer sus tráficos de cabotaje con escala de la Compañía Vasco-Andaluza u otras semejantes y a ser un puerto de pescadores de más o menos categoría. Ni siquiera hay que pretender que sirva de abrigo a los vapores que hacen el tráfico de mineral, porque encuentran más ventaja, como la práctica lo enseña, en refugiarse en el puerto exterior de Bilbao”²⁵.

Magnífico documento, el que acabamos de ver, sobre cómo estaba variando el ambiente. Antes, tan sólo hacía doce años, y como culminación de los anhelos de casi un siglo, los castreños pensaban que las obras de mejora de su puerto serían el detonante del progreso definitivo de la Villa. Pero, ahora estaban ya cansados de trabajos tan lentos²⁶ y tan incómodos para la vida diaria. Además, ya no creían en el futuro soñado, máxime conociendo las mastodónticas obras hechas en el puerto de Bilbao. Tan solo unos días después del anterior artículo, el 9 de enero de 1910 se hablaba así de la cuestión en la *Ilustración*:



“Que las obras se realizan con insoportable molestia para toda la población, monopolizados los muelles y las plazas en forma tal que roban a Castro sus mayores encantos del verano, es también innegable, constituye tema obligado de protesta en círculos y tertulias (...). Hay que evitar a todo trance, por todos los medios, que las obras de nuestro puerto

continúen por el camino que van; no se puede consentir que avance un metro más ese espigón, tenemos que librarnos de esa irresistible carga de locomotoras, de artefactos y de vías que hacen intransitables los muelles y las plazas y que sólo se podrían soportar si con ellas se elaborase algo que se tradujese en innegables y positivos beneficios; y, por otra parte, hay que conseguir que esas consignaciones con que nos obsequia el Estado se inviertan en el pueblo, pero en obras de utilidad, de provecho, que alivien la suerte del pescador en vez de dificultarla, que mejoren nuestro puerto en vez de hacerle inservible para los usos únicos que hoy le están indicados”²⁷.

²⁵ Ilustración, nº. 569, 26 de diciembre de 1909.

²⁶ Es cierto que las obras de por sí eran lentas pues únicamente se podía trabajar en operaciones propiamente de ejecución en los meses climatológicamente más benignos del año, pero también está claro que la contrata no se daba demasiada prisa en los trabajos. Aunque la cita corresponda ya al año 1920, los concejales de Castro se daban perfectamente cuenta de estos retrasos, como demuestra este acuerdo del Ayuntamiento: “*De conformidad con lo propuesto por el Señor alcalde acuerdan los señores concejales solicitar a la Dirección General de Obras Públicas de esta provincia, se obligue a la contrata de las Obras de mejora del puerto de esta ciudad a ejecutar inmediatamente las obras que corresponde a la anualidad corriente para las cuales tiene asignada respetable cantidad...*”, A.M.C.U., L. 48, sesión del 30 de junio de 1920. No obstante, en el semanario *La Unión Castreña* se publicó el 8 de diciembre de 1899 un bonito artículo en el que se describe las prisas que tenían las brigadas de obreros, dirigidos a pie de obra por el ingeniero Oberty, para echar los bloques antes de que llegara el mal tiempo otoñal e invernal.

²⁷ Ilustración, nº. 571, 9 de enero de 1910, artículo titulado “*Obras del Puerto*”.



¡Cómo habían cambiado las cosas! El clima popular a comienzos de 1910 resultaba ser de entera hostilidad hacia las obras. En primera línea de este frente figuraba el colectivo de los propios pescadores de Castro, pertrechados y amparados por la figura política de Timoteo Ibarra. Ante el cariz que tomaban las protestas, las autoridades locales hicieron una visita al Ingeniero Jefe a Santander a fin de que se estudiara la posibilidad de variar los proyectos, y, sobre todo, como reclamaban los pescadores con todavía una mayoría de embarcaciones no motorizadas, acortar la longitud del rompeolas, pues ahora, con cualquier pequeño

vendaval, se las veían mal para arribar hasta la Dársena. El 16 de enero del mismo 1910 la Corporación municipal dio curso a una instancia presentada por Francisco Acero, presidente de la Sociedad de pescadores, que entre otras cosas afirmaba: “El puerto de Castro-Urdiales, en la forma que viene ejecutándose, lejos de favorecernos, nos perjudica en términos de verdadera gravedad. Cuantos entiendan un poco de cuestiones de mar y se paren a examinar la dirección de ese espigón y las rocas de Cotolino, a las que quiere aquel cortar casi perpendicularmente, asentirán alarmados a esa afirmación. Ese rompeolas implica la desaparición del puerto de Castro-Urdiales como puerto de refugio, única aplicación y única finalidad que con las obras puede perseguirse. Ese rompeolas es un gravísimo peligro para la clase pescadora, peligro que ya siente, que teme ya como se teme a la muerte; y Castro sin puerto de refugio, Castro sin clase pescadora, es Castro sin vida. Véase hasta que punto es esencial y urgente el estudio y la resolución de este problema que ponemos en consideración del Ayuntamiento...”²⁸.

²⁸ Ibidem, n.º. 573, 23 de enero de 1910, artículo titulado “*La cuestión del puerto*”. Hace unos años, J. Garay, ciertamente sin aportar soporte documental al respecto, escribía, sobre la cuestión de los pescadores y el acortamiento del rompeolas: “Justo es hacer una aclaración y salir del error histórico en el que se achaca el acortamiento del rompeolas a que los pescadores se quejaban de que tendrían que bogar mucho más, para hacerse a la mar. La verdad que es un disparate por mi parte haber podido contemplar tamaña barbaridad. A nadie en esa época le importaba tre cominos el sector pesquero y mucho menos a los interesados del nuevo rompeolas y cargaderos que habían apostado fuerte. La única auténtica razón era comercial y de seguridad y se fundamentaba en el riesgo que corrían los veleros de carga que arribaban a Castro, unas veces en plan de carga y descarga y otras en demanda de puerto por mal tiempo. Los veleros que aquí arribaban, por alguno de estos conceptos, a veces con vientos contrarios para su maniobra de orzar o ceñir y hacerse firmes en nuestra concha viniendo del Oeste, debían de hacer maniobras muy delicadas para hacer proa al fondeadero o dársena y se debían de dejar caer a sotavento, mientras preparaban la maniobra favorable, con mucho riesgo a veces de encallar en las costas que van desde Cotolino hasta Ontón.

Entonces si se le hubiese alargado más el rompeolas el peligro hubiese crecido mucho más, por que para orzar con más longitud de rompeolas se velan en l necesidad de djarse caer más al Este y en estos lugares de Arciseri, la Gorda y la punta de la Mié (Ontón) con sus ensenadas tan peligrosas para los vientos del tercer y cuarto cuadrante (sudestes, Oestes y noroestes sobre todo), los naufragios hubiesen sido más frecuentes, por que estamos hablando de una costa de las más peligrosas donde las haya, con esta clase de vientos. Pero corrigiéndome, a nuestro sufrido pescador también le iba y le venía este asunto, ya que si para pescar corrín las abras del Este (Bilbao) a Oeste (Laredo) o se hacían rumbo Norte a los cantiles y playas a remo, les daba igual veinte paladas más o menos, pero no era así si utilizaban la vela, tanto las traineras como los lanchones, por que rribando a la vela, también se velan en esas circunstancias de dejarse caer obligadamente al Este o a sotavento, perdiendo la influencia positiva que ejerce la ensenada de la playa y coger el repompo de los vientos y la trapisonda tan molesta que corre por la costa, después de Cotolino. O sea que al pescador también le beneficiaba el acortamiento del rompeolas”, Ilustración de Castro, noviembre de 2000, pp. 11.

La misiva del Ayuntamiento tuvo sus efectos en esferas ministeriales: la Dirección General de Obras públicas nombró a Vito Ernesto Hoffmeyer inspector, con la orden de reconocer las obras de Castro y de emitir un informe “*Sobre la instancia presentada por el Ayuntamiento de Castro en el que se pide se suspendan las obras del rompeolas por estimarlo un peligro para los barcos*”²⁹. Después de la visita e informe de Hoffmeyer, del dictamen del Consejo de Obras públicas sobre el asunto, la Dirección General emitió un oficio el 17 de junio de 1910 en el que se expresaba: “*1º. Que no procede lo solicitado por el Ayuntamiento y suspender las obras del rompeolas. 2º. Que se redacte por la Jefatura un proyecto reformado reduciendo la longitud del rompeolas y proponiendo un contramuelle que arranque de la costa en el muelle de Ocharan*”³⁰.

Las autoridades municipales, ciertamente, no consiguieron la suspensión de las obras; 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 arrancaríamos 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*”³¹. En un informe redactado por la Jefatura de Santander en 1912 se describían muy bien todos estos cambios:

“Ahora bien, la longitud del dique del Este, en el proyecto reformado es de 650,00 metros comprendido el morro, pero surgió un incidente producido por una instancia del presidente del Gremio de Pescadores de Castro-Urdiales, que la hizo suya el Ayuntamiento de dicho pueblo, en la que se pedía, se suspendiesen las obras del dique rompeolas, por considerarlas perjudiciales para el pueblo, esta instancia dio lugar a una visita de inspección, que por ordenarlo la Superioridad, giró el ingeniero inspector Ilmo. Sr. D. Vito Ernesto Hoffmeyer y como consecuencia del dictamen emitido por el citado inspector la Superioridad resolvió por R. O. de 30 de junio de 1910, que se acortase el dique rompeolas y que con la economía que esto produjera en la obra, se proyectase un contramuelle que arrancase de la costa en el muelle de Ocharan Mazas, todo esto con arreglo a las prescripciones del dictamen del Consejo de Obras públicas y el del inspector D. Víctor Ernesto Hoffmeyer que dicho Consejo hacía suyo. La Jefatura de Obras públicas de Santander, en vista de lo que en los dictámenes antes mencionados se disponía, propuso a la Superioridad, después de haber levantado acta de las manifestaciones hechas por el Sr. Ayudante de Marina sobre este extremo, que la longitud definitiva que había de tener el dique rompeolas incluyendo el morro, fuese de 547,50 metros, habida en cuenta la

²⁹ A.G.A., s. O. P., caja 565, n.º. 39.

³⁰ Ibidem.

³¹ Ibidem.

longitud del basamento de escollera, que había ya empezada, los bloques construidos y todos los materiales acopiados y su aprovechamiento ulterior. La Superioridad por R. O. de 11 de julio de 1911, aceptó la propuesta y fijó la longitud total del dique rompeolas comprendido el morro en 547,50 metros.

Anteriormente y con fecha 1 de marzo de 1911 dispuso la Dirección General de Obras públicas desestimar una instancia del contratista en la que se pedía que en lugar del proyecto, se hiciera un anteproyecto en que se fijase la planta del contramuelle con sus secciones respectivas y una apreciación tan aproximada como fuera posible de su costo, pero al mismo tiempo que desestimaba la instancia, autorizaba a la Jefatura de Obras públicas de la provincia para subdividir el proyecto en la forma que estimase necesaria para que las obras no sufrieran interrupción, y conseguir este fin sin perjuicio de la debida armonía de las diferentes partes del proyecto total. Y por último por R. O. de 7 de noviembre de 1911, al resolver una instancia del contratista, en que pedía autorización para terminar el vertido de la escollera de basamento del morro del Este, la Superioridad autorizó a la contrata para proseguir el vertido de la escollera en la forma que se representaba en las tres hojas de planos suscritos por el Ingeniero encargado de la obra, y al propio tiempo se autorizaba al mencionado contratista para la fabricación de bloques en el taller de los tipos que se emplean en la defensa del dique en su berma exterior.

Estos son los antecedentes que resultan del expediente y que conviene tener presente para justificar la forma en que se presenta este trabajo y la necesidad de no proceder de ligero, en una obra que, además de las importantes cantidades que lleva invertidas el Estado en ella, merece por las dificultades que se han presentado y la forma como se han vencido, la más cuidadosa atención, para que se saque el mayor partido posible de las obras ya ejecutadas y de las que habrán de proyectarse y construirse para mejorar el fondeadero”³².



³² A.G.A., s. O.P., caja 561, nº. 1.

X

MORRO DEL ROMPEOLAS Y CONTRADIQUE (1912 – 1924)

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 Pérez¹. 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”*². 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.

Acabado, el proyecto del Morro de Pérez se envió a Madrid el 12 de enero de 1912. Desde allí, muy rápidamente, por Real orden de 20 de abril del mismo año quedó aprobado con una asignación presupuestaria de 912.656,96 pesetas³. 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 sucesivas 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.

Sin embargo, ciertas partidas de gastos no aclaradas suficientemente desde Santander y algunas alegaciones técnicas elevadas por el contratista sobre la base de escollera, obligaron a la Dirección General de puertos, por oficio de 19 de abril de 1913, a ordenar la realización una

¹ A.G.A., s. O.P., caja 561, nº. 1, “Obras del puerto de Castro Urdiales. Proyecto del morro del Dique del Este. Informe del Ingeniero Jefe”.

² Ibidem.

³ A.G.A., s. O.P., caja 565, nº. 39.

reforma parcial del proyecto del contradique⁴. No obstante, se iba sobre la marcha a fin de no parar las obras: 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.

A partir de 1914, como luego comprobaremos, y durante casi una década las obras del morro del rompeolas y del contradique se fueron ejecutando a la vez. Aunque, eso sí, con muchos problemas y retrasos. Así, en 1921, cuando prácticamente estaban finalizadas las obras del morro, un fuerte temporal en el mes de febrero produjo una importantísima avería: se llevó 11 metros lineales de bloques en la primera y segunda hilada y enteramente todos los de la tercera. Para efectuar el arreglo y cubrir lo que faltaba por hacer, no hubo más remedio que demoler un buen trozo del morro ya construido. Las obras se reanudaron en la última semana de septiembre, momento en que el contratista empezó a levantar por su cuenta un nuevo caballete en el que instalar la luz del morro.

El 15 de marzo de 1924 la Dirección General ya autorizó a la Jefatura de Santander a realizar la recepción provisional de las obras. Sin embargo, todavía no se habían acabado: fuera del concierto con la contrata, en el mes de noviembre de 1924 se pensaba en la posibilidad de añadir una escollera de defensa al rompeolas y un nuevo arreglo y reparación del morro. Pero oficialmente las obras del rompeolas, morro y contradique se dieron por finalizadas el 31 de julio de 1924⁵. Fue la primera, y lógicamente por su importancia se llevó la asignación más elevada del gasto: *“El presupuesto de ejecución material del rompeolas era de 6.644.249,35 pesetas, de este hemos restado nosotros la partida relativa al morro, quedando por lo tanto los 5.981.774,45 pesetas que aparece en el citado resumen. Ahora bien, el valor de la obra ejecutada en el rompeolas es de 5.063.292,86 pesetas, pero hay que tener 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 que aparece con presupuesto aprobado de 934.778,45 pesetas y que en números redondos y aproximadamente es la cantidad que aparece en menos en el resumen de la obra realizada a precios de ejecución material”*⁶.

1. PROYECTO DEL MORRO DEL ROMPEOLAS (LUCIO FELIPE PÉREZ), 1912

Como ya hemos visto, a toda prisa, para comienzos del año 1912 el ingeniero Lucio Felipe Pérez entregó a sus superiores el proyecto sobre el morro y terminación del rompeolas⁷. Veamos ahora, dejando hablar con su pluma y letra al autor, las partes más importantes del proyecto.

⁴ Ibidem.

⁵ Ibidem.

⁶ Ibidem.

⁷ A.G.A., s. O.P., Caja 561, nº. 1, “Proyecto de las obras correspondientes al morro para terminación del dique Este o Rompeolas del puerto de Castro-Urdiales”.

1. 1. PRELIMINARES

“En el proyecto reformado del puerto no se estudia con detalle el morro propiamente dicho, pero ya en las breves líneas que a esta parte de la obra se dedican por el autor de la memoria, se le da realmente la importancia que tiene y se apunta las dificultades de ejecución, que se presentarán, así es que la solución que se propone no se hace con criterio cerrado y definitivo, antes por el contrario, se deja para que en su día se haga el proyecto definitivo aprovechando la experiencia que se haya adquirido en la obra, y todos los adelantos de la ciencia en el arte de la construcción, de modo que se pueda considerar más bien como anteproyecto”⁸.

1. 2. TRAZADO Y DIMENSIONES

“Convencido el ingeniero que suscribe de la importancia de esta parte de la obra ha hecho un estudio detallado de la misma y teniendo en cuenta el sistema de construcción que se ha seguido en el dique rompeolas y los medios auxiliares de que dispone la contrata, así como de la conveniencia de no introducir nuevos elementos o unidades en la construcción, ha decidido, por las consideraciones que siguen, el trazado del mismo.

Sabida es la variedad de disposiciones y formas que se suele dar al morro o terminación del dique rompeolas, hasta el punto que el ingeniero que trata de proyectar uno, se ve perplejo ante las encontradas opiniones de los ingenieros que a construcciones marítimas han dedicado su actividad; pero a pesar de esta diversidad de opiniones hay algo en que están todos conformes, y es la necesidad de aumentar la sección transversal del dique rompeolas, por considerar esta parte de la obra como un punto donde se acumulan con mayor intensidad todos los efectos destructores de la acción del mar.

Claro está que en cada caso particular hay que estudiar la solución en forma que la obra presente la mayor resistencia a la acción preponderante que se manifiesta en aquel lugar, y como estas acciones varían por multitud de circunstancias entre las cuales acaso la más importante es la configuración de la costa en las proximidades de la obra, de ahí la variedad de soluciones que se observa en la forma en planta y sección del morro.

La disposición de las curvas adoptada para la planta, es la de presentar su concavidad al exterior: tiene por objeto esta disposición evitar que la marejada entre en el fondeadero abrigado por el dique, por transmisión lateral, porque se observa que al reflejarse la ola en los portillos de la Peña de Santa Ana, allí donde tiene su nacimiento el arranque del dique, se origina una ola que apoyándose en la parte concertada del dique sigue al mismo en toda la longitud y cuando le falta el apoyo de este en su terminación cae materialmente la ola dentro del fondeadero, produciendo en el mismo importante marejada que es necesario evitar para la conveniente tranquilidad del mismo.

⁸ Ibidem.

Además, los efectos que en el basamento de la escollera se producen precisamente en la terminación de la parte concertada del dique, van en aumento a medida que el dique se prolonga y esto se pone en evidencia al empezar la campaña de prolongación de la parte concertada del dique, porque hay necesidad de verter escollera en las socavaciones que se producen en el basamento de la escollera, socavaciones que han sido cada vez más importantes a medida que la longitud del dique ha ido aumentando.

Es, pues, indispensable evitar la transmisión lateral de la marejada, y esto se consigue haciendo que la curva de enlace del dique con el morro propiamente dicho presente su concavidad al exterior.

El radio de esta curva depende naturalmente del espesor de la sección transversal que se adopta para el cuerpo del morro y se le ha dado un espesor medido en la coronación de la parte concertada del doble de la del dique siendo por lo tanto de 20,60 metros por ser la del dique rompeolas de 10,30 metros; se ha fijado este espesor no solamente porque es la adaptado en el morro del proyecto reformado, sí que también por consideraciones de facilidad de ejecución, sin necesidad de nuevas unidades de obra.

La longitud del cuerpo general o parte recta del morro se ha determinado teniendo en cuenta las consideraciones siguientes: que no fuese tan corta que la agitación que se produjese en la parte cóncava de enlace del dique con el morro al desviar la ola que se transmite avanzando a lo largo del dique, llegase hasta el morro y boca de entrada produciéndose una agitación que siempre es peligrosa en dicho lugar, y además que no fuese tan larga que pudiera dar lugar al nacimiento de otra ola que por desviación gradual penetrara en el puerto.

Además como ya había fijado la Superioridad que la longitud total del dique rompeolas había de ser 547,50 metros medida en la coronación del mismo siguiendo su eje y la parte ejecutada de dique que es de 501,65 metros, resulta ya que lo que se trata es de distribuir los 45,85 metros de diferencia en las tres partes distintas de que se compone el morro, 12,50 metros para la parte cóncava y zona recta de arranque de la curva, 22,60 metros para la parte recta del morro y 10,75 metros para la parte circular o terminación del morro. Además de las razones anteriormente expuestas para fijar en este caso las dimensiones del morro, hay las generales por las cuales se está obligado a aumentar las dimensiones transversales del dique rompeolas en esta parte, como son el mayor esfuerzo que las olas ejercen sobre él por convertirse éstas en olas de traslación al ser parcialmente interrumpidas en su marcha o movimiento orbitario, la conveniencia de disponer de mayor amplitud para que se mueva la gente y practique con facilidad las maniobras necesarias para el salvamento de los buques que pretendan la entrada durante los temporales, y también la necesidad de disponer de espacio suficiente para colocar el torreón de la luz y hasta la de colocar baterías en el caso que así lo exija la defensa nacional (...).

En la misma forma se han trazado las seis plantas que en los planos se detallan, correspondientes a las seis hiladas, que constituyen la parte concertada del morro, siguiendo siempre el mismo procedimiento de construcción que ya ha quedado sancionado como de buen resultado para el dique rompeolas, sobre todo en la

parte recta del morro en que la semejanza es grande y no difiere del dique más que la sección transversal tiene el doble espesor”⁹.

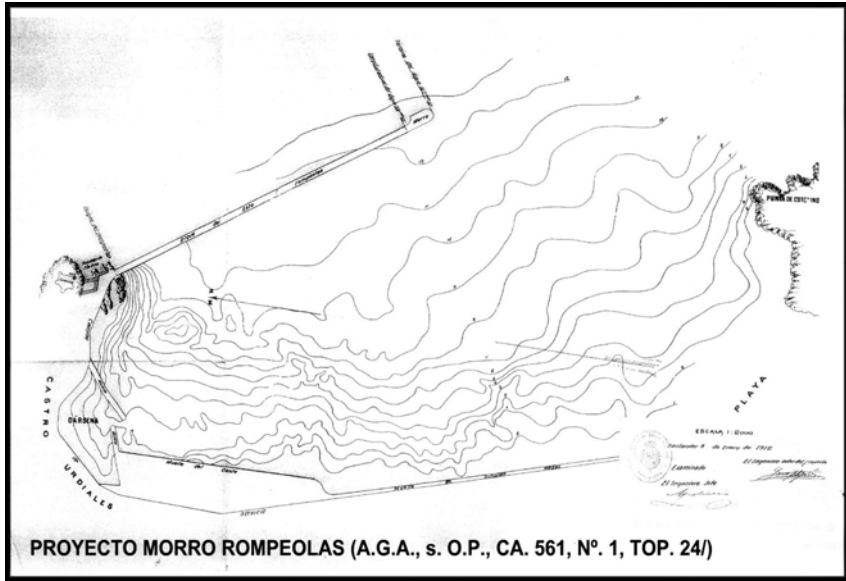
1. 3. FORMA DE CONSTRUCCIÓN

“Consecuentes con las enseñanzas obtenidas en la obra se ha propuesto construir las cuatro primeras hiladas con bloques inclinados siguiendo el mismo procedimiento de construcción, y las otras dos hiladas con macizos monolíticos que pesan sobre las pilas, pero atendiendo a que la sección transversal de la parte recta del morro es doble, ha habido necesidad para la debida independecia en los movimientos que se produzcan por los asientos, dejar las juntas de 0,30 metros entre los monolitos y aunque parece que se podía hacer lo mismo en el sentido longitudinal, es decir, dejar otra junta de 0,30 metros, no me he atrevido a proponerlo y considero más prudente que el macizo monolítico que asegura la estabilidad de las hiladas inclinadas sea doble peso que el que se ha construido en el dique rompeolas.

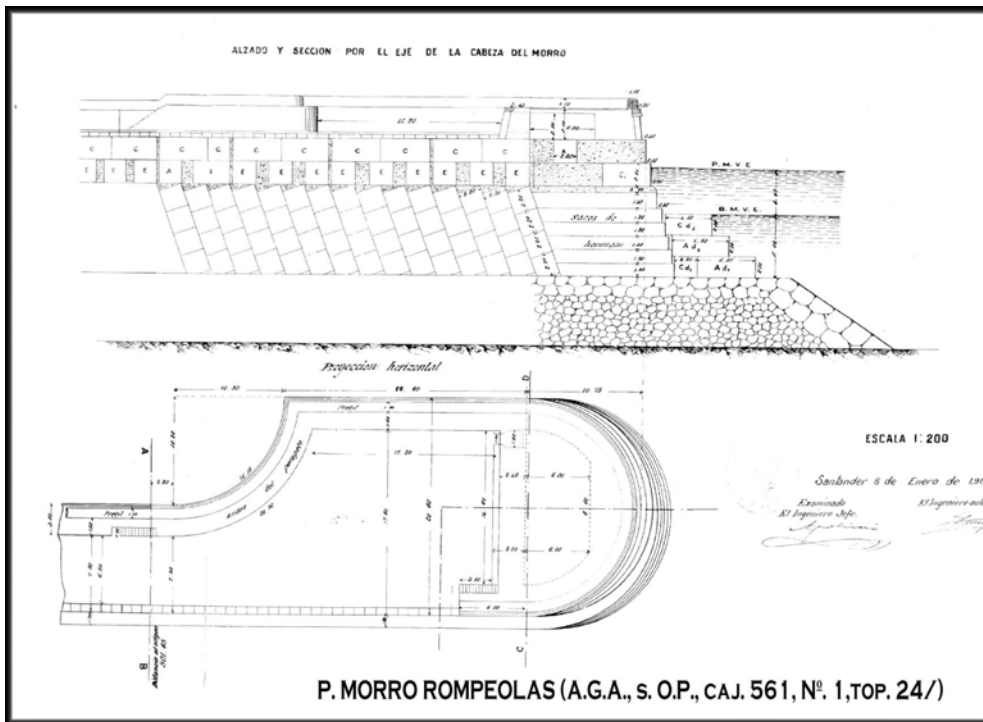
De modo que se construirán en las dos últimas hiladas de la parte concertada del morro cuatro grandes macizos monolíticos, dos que comprenderán la parte cóncava de la curva y las partes rectas de su arranque y terminación, y otros dos que comprenderán la totalidad de la parte recta del morro, y por último el torreón o parte circular del morro se construirá con sacos de hormigón, desde el basamento de escollera hasta 0,60 metros del plano de enrase de la cuarta hilada con cinco hiladas de sacos de hormigón en que cuatro tienen la altura de 1,30 metros y la quinta la de 1,50, encima de esta última se asienta una tortada de hormigón hidráulico y encima de ella las dos hiladas de bloques concertados y hormigón hidráulico en la forma que se detalla en los planos, empelándose cemento de fraguado rápido tanto en la tortada de enrase como en la primera hilada del torreón que corresponde a la quinta de la obra y cemento de Pórtland o de fraguado lento en la segunda que corresponde a la sexta y última del dique.

En el perfil o alzado se observa que se le ha dado al torreón o parte circular concertada del morro un talud de 1/5 y que se ha seguido dándole al paramento del espaldón o parapeto el talud del 1/10 como en todo el dique, si bien a este

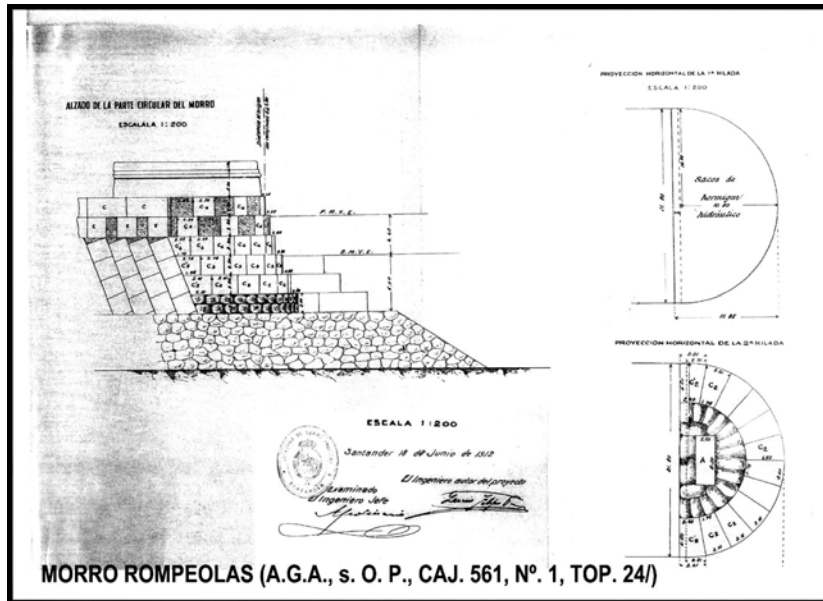
⁹ Ibidem.



PROYECTO MORRO ROMPEOLAS (A.G.A., s. O.P., CA. 561, N.º 1, TOP. 24/)



P. MORRO ROMPEOLAS (A.G.A., s. O.P., CAJ. 561, N.º 1, TOP. 24/)



parapeto se le ha dado los tres metros de altura o sea 0,50 metros más que en el cuerpo general del dique desde el arranque de la curva y la misma altura del pretil, y por último que encima de la coronación del morro se ha proyectado una cámara de servicio para cuando en su día se construya el torreón de la luz, comprendida entre muros que puedan servir cualquiera de ellos como basamento para el torreón. La cubierta de la cámara está constituida por viguetas de hierro y una bovedilla de hormigón de 0,50 metros de espesor y en ella se dejarán los lucernarios que se consideren necesarios, y como accesorios se proyectan también dos escalerillas: una de acceso a la cubierta de la cámara de servicio y otra de subida al andén del parapeto. Además se propone la construcción de la puerta de acceso a la cámara en la forma que se detalla en el perfil y planos”¹⁰.

2. VARIACIONES AL PROYECTO DEL MORRO

Al igual que ocurrió con el rompeolas, aunque en menor proporción, la marcha de las obras obligó a hacer algunos cambios, de forma que al final la obra ejecutada en el morro varió un poco con respecto a la proyectada. Se sustituyeron parte de los sacos de hormigón por bloques más pequeños para abaratar esta parte de la fábrica. Por la misma razón, se aumentó el volumen de los grandes bloques, ahorrando así gran cantidad de hormigón hidráulico. Las “paredcillas” interiores en vez de hacerse con hormigón se levantaron de mampostería, porque la construcción era así más fácil en las partes curvas, evitando la engorrosa operación de colocar moldes. Además, “*El pretil en lugar de construirse en su totalidad de sillería aplantillada se sustituyó el cuerpo bajo por hormigón y de ahí la economía que se encuentra en el presupuesto; además con ello se siguió la misma norma que para esta parte de la obra en lo referente al rompeolas. No se construyó adoquinado, y el enlosado que se proyectaba, se sustituyó por una capa de hormigón de igual forma que el pavimento del rompeolas. Únicamente se ha enlosado el andén del parapeto. La partida*

¹⁰ Ibidem.

correspondiente al enrase de la sexta hilada con hormigón hidráulico se cambió por mampostería ordinaria”¹¹.



3. PROYECTO DEL CONTRADIQUE (LUCIO FELIPE PÁREZ), 1913

El proyecto del contradique encargado, igual que el del morro del rompeolas, al ingeniero Lucio Felipe Pérez, se realizó en el año 1913, pero en dos etapas, tal como al principio de este capítulo hemos visto: el primer proyecto fue enmendado en algunos de sus puntos por la Dirección General de Obras públicas, y el ingeniero tuvo que realizar por ello un segundo expediente reformado. Sustancialmente *“El espíritu que informa el dictamen del Consejo de Obras públicas en sus prescripciones, es el de aumentar el ancho útil del muelle y a ser posible la longitud del mismo”*¹², y la reducción del tamaño de los bloques artificiales.

3. 1. PROYECTO FINAL

“Con la economía hecha con estas modificaciones y además la de proyectar todo el muro muelle de mampostería ordinaria hidráulica, suprimiendo la parte concertada que se había propuesto para el paramento exterior, no se ha podido conseguir la obtención de un ancho útil de 20,00 metros como mínimo para la zona de muelle como también se prescribía en el dictamen y dicho se está que no ha habido medio de intentar el alargamiento del contradique que se preveía para el caso en que las economías obtenidas los permitiesen.

Aunque las prescripciones que anteceden introducen economías importantes en las obras, el Ingeniero que suscribe considera un deber hacer algunas observaciones, sin que se pueda en forma alguna deducir de las mismas que trata de discutir lo que la Superioridad a propuesta del Consejo de Obras públicas ha resuelto, ni mucho menos dejar de cumplimentarlo, pero la experiencia adquirida en la dirección de estas obras en los cinco últimos años, le obligan de una manera inexcusable a hacerlas salvando desde luego todos los respetos debidos a las Autoridades informantes, todas ellas de mayor ilustración técnica y administrativa que el autor de este trabajo.

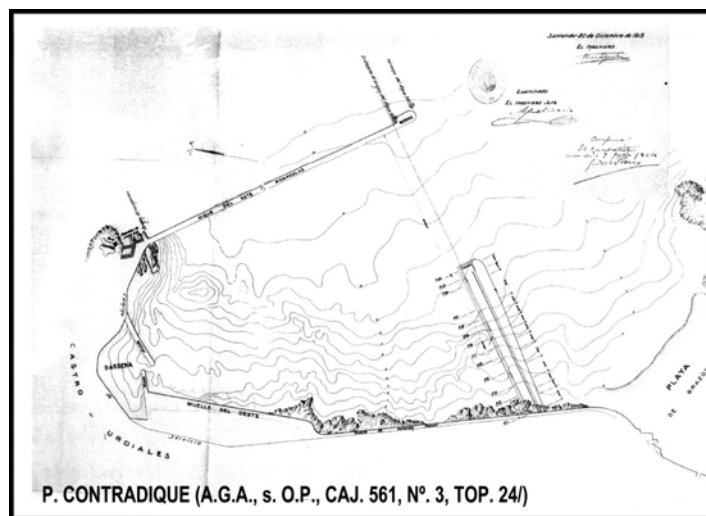
La berma de 3,00 metros que se propuso en el proyecto primitivo para la escollera, en el plano de arranque de los bloques artificiales, fue teniendo en cuenta que el

¹¹ A.G.A., s. O.P., caja 565, nº. 39.

¹² A.G.A., s. O.P., caja 561, nº. 3, Memoria.

fondeadero que se trata de abrigar tiene un fondo de roca en casi la totalidad de su extensión, que carece de explayadero donde se amortigüe y muera la marejada que pueda producirse al entrar la agitación del mar por una boca que considero muy grande (290,00 metros) para una extensión relativamente pequeña, como se puede observar en la hoja de planos y además que una extensa zona, a partir del muelle de Ocharan Mazas y del muelle Oeste hacia el interior está constituido de restingas y crestones de roca que quedan al descubierto en la bajamar donde se producirán rompientes que aumentará tal vez la agitación, y en previsión de que esta agitación interior se produzca, y para evitar que en ningún caso las socavaciones posibles, produjeran la ruina del muro muelle, es por lo que se dejó la berma de 3,00 metros.

En cumplimiento de lo dispuesto por la Superioridad se ha reducido a 1,50 y únicamente en la terminación del contradique, en la parte del muro en vuelta, es



donde se ha dejado una berma de 2,00 metros no solamente porque en esta parte es donde mayor altura tiene el muro concertado y por tanto donde los asientos pueden ser mayores sino también porque en este punto ha de haber mayor agitación como lugar en el que se verifique el cambio de mar libre al de fondeadero resguardado, además de las corrientes propias de creciente y vaciante que se producen en la boca de todos los fondeaderos en los mares en que la marea tiene una carrera tan pronunciada como sucede aquí, que es de 4,40 metros.

La otra modificación impuesta, es la de rebajar la coronación del contradique de 3,00 metros sobre la p.m.v.e. a 1,00, con objeto de emplear la economía así obtenida a ensanchar la coronación o superficie útil del muelle. El temor de que el roci6n de las olas en los temporales invada la coronación del muelle impidiendo toda operaci6n comercial, de carga y descarga, fue el motivo que indujo al Ingeniero que suscribe a dar al contramuelle un rasante en la coronaci6n de 3,00 metros de altura sobre la p.m.v.e., porque entiendo que aunque la superficie disponible para la carga y descarga sea menor, la potencia de tráfico del muelle será mucho mayor, porque estará al abrigo de ser invadido por las aguas, porque sabido es que el muelle de Ocharan Mazas, que tiene la altura de rasante que se propuso, recibe el roci6n de las olas en los grandes temporales, sobre todo en la

parte no abrigada por el dique rompeolas, y aunque los muelles de la bahía del puerto de Santander se hayan ejecutados con alturas de rasante inferiores a la de 1,00 metros sobre la p.m.v.e. hay que tener en cuenta que se trata de un puerto natural completamente abrigado de los temporales del 4º cuadrante que son los dominantes en estos mares, pero cuando soplan los vientos del tercer cuadrante con la violencia que lo suelen hacer todos los años, como para estos la bahía está abierta a pesar de que en esa dirección la línea de aguas no tiene más de una milla, se produce un marejón tan grande que las aguas invaden los muelles y no es posible la carga y descarga de mercancías. Por esta razón cuando sopla el viento normal al contradique, como el puerto de Castro Urdiales no tiene más resguardo natural que la punta del Rebanal y la de Cotolino, y la línea de agua en la dirección normal al contradique excede de 15 millas, es de temer que el roción de la solas salte por encima de la coronación, por lo cual he proyectado un pretil o parapeto de 2 metros de altura sobre la rasante de la coronación para que sirva de defensa, a fin de evitar los inconvenientes mencionados y de este modo se dará cumplimiento a lo ordenado por la Superioridad.

También ha sido necesario por la modificación de rasante impuesta, proyectar el acceso desde el contradique a tierra porque la rasante del paseo o muelle de Ocharan Mazas, queda a dos metros de altura sobre la coronación del contradique.

Dos soluciones se presentaban para resolver esto: o variar la rasante horizontal del muelle de Ocharan Mazas, construyendo dos rampas a partir del punto de arranque del contradique, o proyectar la coronación del contradique quebrando la rasante de la coronación y construyendo una rampa para ganar la altura de la rasante del muelle de Ocharan.

La primera solución tiene varios inconvenientes; el primero es la oposición que la ciudad de Castro Urdiales ha de hacer, porque no es fácil que se resigne a que el principal paseo que hoy tiene, frecuentadísimo en el verano por poner la ciudad en comunicación con la playa, y cuya rasante es horizontal, se transforme en su parte más pintoresca en una badén de 2,00 metros de flecha con sus rampas de acceso”¹³.

3. 2. VALORACIÓN DEL INGENIERO JEFE

El Ingeniero Jefe de Santander redactó el informe preceptivo sobre el proyecto reformado del contradique de Lucio Felipe Pérez el 30 de diciembre de 1913. En el mismo se incluyen valoraciones y opiniones de sumo interés:

“Expuestos los antecedentes necesarios, indicaré que el ingeniero D. Lucio Felipe Pérez ha redactado el adjunto proyecto sujetándose y dando cumplimiento a las prescripciones indicadas, si bien se han introducido dos pequeñas variantes que paso a describir y justificar.

Tal como lo dispuso la Superioridad, se han reducido a 1,50 metros la berma de la escollera al pie de los sillares artificiales, pero como excepción, se ha dado dos metros en el pequeño trozo correspondiente al extremo del contradique, que por

¹³ Ibidem.

estar situado en sentido transversal, y en lo que podría llamarse morro, que con el que limita el dique rompeolas vienen a formar la boca del puerto, aunque muy amplia, estará algo expuesto a la acción de las corrientes y de la marejada.

La segunda modificación se refiere a la rampa de acceso al muelle del contradique. En el proyecto que redactó anteriormente el Sr. Felipe Pérez proponía para altura de la arista superior del muelle de atraque, la de tres metros por encima de la pleamar viva equinoccial y al informar yo, manifesté que en mi opinión podía rebajarse dicha altura en un metros o metro y medio de acuerdo con lo aceptado en la mayoría de los puertos con marea, y con objeto de evitar lo molesto que resultaría la carga y descarga durante los niveles bajos de la marea, de adoptarse la primera solución, consiguiéndose además con la reforma que proponía, alguna economía que podría invertirse en dar más anchura al muelle que se proyectaba con solo diez metros de ancho útil y consideraba insuficiente. Para el enlace del mismo con el llamado muelle de Ocharan Mazas, proponía la construcción de unas rampas con una inclinación del 2 por 100. La Superioridad consideró acertada mi indicación y dispuso que la altura del muelle llegara únicamente a un metro por encima de la pleamar viva equinoccial y que se construyeran dichas rampas.

Pero al proceder el Ingeniero Sr. Felipe Pérez a tomar los datos necesarios sobre el terreno y a hacer el replanteo del contradique, llegaron a él y al que suscribe protestas de las autoridades locales y personalidades salientes de la Ciudad de Castro Urdiales, las cuales se oponían a que el llamado muelle de Ocharan Mazas (que en rigor no tiene nada de muelle sino de hermoso paseo público) fuera modificado en su rasante, que es horizontal en toda su longitud, para construir las citadas rampas. Si el Ingeniero autor del proyecto y el que suscribe no hubiéramos encontrado otra solución aceptable, nos hubiéramos limitado a replantear la obra y a incoar el expediente de expropiación forzosa de aquel trozo de paseo, pero desistimos porque creemos que la solución que se propone es aceptable y desde el punto de vista económico próximamente de igual costo que la propuesta anteriormente, pues hemos podido observar que al desmontar el muelle o paseo de Ocharan Mazas para rebajar convenientemente su rasante hubiera sido preciso practicar algunos desmontes en roca y reconstruir algunos trozos de muro.

El Ingeniero autor del proyecto ya describe la solución que se propone, que consiste en hacer la rampa de acceso en el mismo contradique por medio de una pendiente suave de poco más del uno por ciento de inclinación, lo que permitirá en lo sucesivo, si con el tiempo fuera necesario, el instalar un vía férrea para transportar las mercancías a la estación en Castro Urdiales del ferrocarril de Traslaviña. Creo pues justificada y razonable la solución propuesta.

Contando con la autorización antes indicada, el Ingeniero ha aumentado a la altura del parapeto de 1,50 metros a 2,00 metros. Si pasado algún tiempo se viera la necesidad de elevarlo más, fácil será hacerlo previa la autorización oportuna de la Superioridad.

Al cumplimentar el Sr. Felipe Pérez, la prescripción que consiste en reducir a 1,50 metros la berma de 3,00 metros que se propuso previamente para la escollera al pies de los bloques artificiales, hace algunas respetuosas observaciones insistiendo en las razones por las cuales sigue creyendo conveniente la de tres metros. Como ya se ha consultado a la Superioridad sobre este punto, y no ha modificado la mencionada prescripción, no debo insistir sobre el particular.

Hace también el Sr. Felipe Pérez, después de cumplir lo dispuesto, alguna indicación a favor de la solución que propuso primeramente de colocar el muelle tres metros más alto que la pleamar y alega que el roci6n estorbará en los grandes temporales las maniobras comerciales, pues sabido es que salta el muelle de Ocharan que está más alto. A esto indicaré únicamente que puede conseguirse el mismo efecto elevando y reforzando solamente el parapeto, si se considera preciso más adelante, como antes hemos indicado, y que donde salta más el roci6n en el muelle de Ocharan es en la parte más oriental respecto al punto de arranque del contradique, puesto que allí ya no está defendida de los temporales del N. O. por el gran dique rompeolas.

Por las razones que alega el Ingeniero no ha sido posible dar al muelle más anchura que la de 20 metros o sea de 16 metros de ancho útil para las operaciones propias del puerto, resultando solamente seis metros más que lo propuesto en el proyecto anterior. Pero la condición obligada de disponer únicamente del presupuesto sobrante por el acortamiento del dique rompeolas, impidió darle más amplitud así como aumentar su longitud.

Nada tengo que agregar a los detallados cálculos que se hacen en la memoria con los que se demuestra la estabilidad necesaria y resistencia de la sección del muro de muelle que se propone.

Examinado el Pliego de condiciones facultativas lo encuentro bien redactado. Se reduce a consignar las condiciones precisas para la nueva obra y copiar las condiciones vigentes anteriores de la contrata. Entre las copiadas figuran las referentes a la manera de abonar las obras, pues que se trata de construir unas obras en sustitución del acortamiento del dique mandado por la Superioridad, pero todas ellas dentro de la contrata siempre que el contratista preste su conformidad al adjunto proyecto. Respecto a este requisito, espero que la Dirección General me indicará si se ha de pasar este proyecto a examen del contratista que reside en Madrid, o si a su representante oficial en Castro Urdiales.

Un punto muy importante de este proyecto es el referente a los medios auxiliares, pero como ya me ocupé con alguna extensión de este asunto en el informe que emití en junio de 1912 referente al anterior proyecto, me excuso de repetir lo ya expuesto. Por lo consignado en dicha ocasión creo que las partidas de medios auxiliares se han fijado en el adjunto proyecto de una manera justa y legal.

Los cuadros de precios son repetición de los necesarios entre los vigentes en la contrata, incluyendo los fijados contradictoriamente y aprobados por la Superioridad, pues no se ha visto la necesidad de agregar nuevos precios.

En el proyecto anterior que fue devuelto, se empleaba en el interior del muro del muelle la mampostería ordinaria hidráulica con juntas de hormigón hidráulico, cuyo precio era de 21,50 pesetas según el cuadro de precios del proyecto fechado en 1 de septiembre de 1889, y en el adjunto proyecto se propone todo el muro que va sobre los sillares artificiales de mampostería ordinaria hidráulica sencillamente, o sea sin nada de hormigón en las juntas y por eso el precio es solamente de 17,50 pesetas.

Las escaleras que se proponen las considero aceptables en su disposición y colocación prudencial e igualmente suficientemente detallados los norays y argollones que figuran en la segunda hoja del plano de detalles.

El presupuesto de ejecución material de todas las obras del contradique incluso las accesorias y los medios auxiliares, asciende a 934.778, 49 pesetas y agregando el 15% de contrata (en igual forma que se hacía en los proyectos primitivos) se obtiene el presupuesto de contrata que asciende a 1.074.995,26 pesetas.

El Ingeniero Sr. Felipe Pérez, presenta además una hoja en que se indica el presupuesto adicional resultante que es de 17.247,03 pesetas”¹⁴.

4. VARIACIONES AL PROYECTO DEL CONTRADIQUE

También en este caso, al hacer las obras reales del contradique, hoy denominado en muchas ocasiones erróneamente de “Don Luis Ocharan”, 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 coincidido el último bloque que precede a los de ángulo, es debido a las ranuras verticales que no pueden tenerse en cuenta de antemano”¹⁵.***



5. DE NUEVO A LA CARGA CON LA CALIFICACIÓN DE PUERTO DE REFUGIO

A comienzos del año 1913, aunque todavía sin acabar, Castro Urdiales ya contaba con un gran número de las obras proyectadas para la ampliación de su puerto. Había que ir pensando, para un futuro no muy lejano, en dar utilidad a las nuevas infraestructuras. En este sentido, a mediados del siglo anterior el castreño recibió la calificación de *puerto de refugio*; pero, pese a que oficialmente nunca se retiró la asignación, los papeles oficiales en las últimas décadas de aquella centuria de hecho no contemplaban al nuestro como tal. Por ello, y para, como decimos, obtener rendimiento en las las obras nuevas, en los meses de enero y febrero de 1913 los

¹⁴ Ibidem, “Informe del Ingeniero Jefe de Obras públicas acerca del proyecto de Contradique redactado con fecha 20 de diciembre de 1913 para el puerto de Castro Urdiales”.

¹⁵ A.G.A., s. O.P., caja 565, nº. 39.

castreños volvieron a la carga sobre el asunto; aunque esta vez únicamente bajo la perspectiva pesquera. Dicen las actas municipales:

“También se dio cuenta del escrito presentado por los Señores don Celestino de la Lama, como presidente de la “Asociación de propietario”, por don Manuel Diez Somonte, como presidente de la Delegación de la Cámara de Comercio y por don Vicente Gainza, como presidente del Gremio de pescadores de esta localidad, manifestando que promulgada en treinta de Diciembre último, una Ley facultando al Excmo. Ministro de Marina para la implantación de Observatorios meteorológicos y designación de puertos de refugio en las costas Norte y Noroeste de España, para que en caso de temporal sirvan de abrigo a las embarcaciones que se dedican a la industria pesquera; y estando reconocido por propios y extraños las inmejorables condiciones que reúne nuestro puerto para que en justicia con preferencia a otros pueda ser designado como tal puerto de refugio y estimando los exponentes que cuantas ocasiones se presenten de poder aportar beneficios a nuestra ciudad deben acometerse con decidido empeño, ruegan a esta Corporación que coincidiendo con el favorable informe que al fin indicado eleva al Excmo. Señor Ministro de Marina el Señor Ayudante de este Distrito, e instancias que con igual fin elevaron el Gremio de pescadores y Delegación de la Cámara oficial de Comercio, se sirva acordar formular igual petición a dicho Señor Ministro y nombrar una Comisión de su seno para que en tiempo oportuno se traslade a Madrid y en unión de los representantes a Cortes del distrito, gestionen la realización de las expuestas aspiraciones; el Señor Alcalde dio cuenta también a la Corporación de haber practicado algunas gestiones en ese sentido cerca de uno de los Señores Senadores de la Provincia así como de la contestación dada por este y en su vista los Señores Concejales acuerdan por creer lo más conveniente, que los firmantes del mencionado escrito en unión del Señor Alcalde Presidente de este Ayuntamiento en representación del mismo formulen un solo escrito firmado por todos y dirigido al Excmo. Señor Ministro de Marina solicitando lo pretendido en aquel escrito para que así vaya redactado de completo acuerdo con las aspiraciones de todas las entidades de esta localidad y a su tiempo se nombrará una comisión de Concejales que se traslade a Madrid y en unión de los representantes en cortes del Distrito hagan las gestiones que estimen necesarias para conseguir el fin propuesto”¹⁶.

¹⁶A.M.C.U., L. 41, Actas, sesión celebrada el 5 de febrero de 1913.



Dársena de Castro Urdiales (marzo de 2002)

XI

FERROCARRIL, CANTERAS, ARENA, TITÁN, SANTA ANA Y RAMPAS VARADERO

1. EL FERROCARRIL DE LAS OBRAS DEL PUERTO



La empresa constructora de las obras del puerto de Castro y el contratista titular Guillermo Pozzi, con la gran experiencia acumulada durante mucho tiempo en las obras del puerto de Málaga¹, supieron desde el principio que los trabajos iban a durar un buen número de años, décadas, y que iban a necesitar transportar gran cantidad de materiales muy voluminosos y pesados. No hay más que pensar en lo que podía suponer el movimiento de piedras, arena, hierros, cementos y bloques de hormigón. Tal como se había hecho, y se hacía en estos momentos, en las obras de otros muchos puertos, la solución estuvo en la instalación de una pequeña línea de ferrocarril.

Bordeando la mar, el ferrocarril auxiliar que se montó aquí iba desde las inmediaciones de Cotolino hasta las proximidades del Peñón de Santa Ana. En realidad se puede considerar que estuvo compuesto de dos secciones, con centro en las inmediaciones de la vieja punta del Torrejón y muelle de Eguilior: un ramal, el primero en ser construido a partir de 1893, llegaba hasta las canteras de Cotolino, el otro partía en dirección a San Guillén. Tenía una doble vía, cada una de 0,75 metros de ancho, y un recorrido total próximo a los 3 Kilómetros. Como muy bien dice Luciano Prada, los vagones eran arrastrados por “locomotoras que ahora nos parecerían juguetes”².

En las dos secciones hubo que hacer numerosas obras, aunque las de la línea Eguilior-Cotolino fueron de ejecución más rápida: “(...) desde el actual Parque, seguía todo el muelle de Luis Ocharan y desde la Rotonda de la playa, continuaba hacia el Sur bordeando la finca “Miramar” (...). El relleno para el ferrocarril, se formó a escasos metros



¹Los obreros con mayor cualificación técnica y los maquinistas que trabajaban en las obras eran en su mayoría de origen malagueño, A.M.C.U., leg. 964, Libro 1, Padrón de habitantes del año 1899.

² Prada, Ilustración, marzo de 2002.

de la tapia (...), tenía unos dos metros de altura por tres o cuatro de ancho y unos trescientos metros de largo”³; “(...) hasta la actual calle Sauces, daba una amplia curva sobre terreno rellenado en la marisma con una prolongación para tomar arena y por un puente de hierro cruzaba el río frente a Riomar, desde donde a través del Arenal proseguía el tendido sobre relleno hasta la cantera de Cotolino”⁴. Casi como únicos testigos sobrevivientes de aquel trayecto, en la actualidad “(...) solo existen dos pequeños e ignorados restos que son el estribo del citado puente de hierro frente a Riomar, y el muro de la desembocadura del río, que no es el fin de la finca como algunos creen, sino la base donde se asentaban los carriles en un espacio muy distinto al actual”⁵.

La otra línea, la que iba hasta las cercanías de la ermita de Santa Ana, se instaló algo más tarde. Iba sobre lo que técnicamente los ingenieros llamaban caminos de acceso, bordeando la Dársena y San Guillén, que tal como hemos visto se finalizaron en 1899 y 1902. No obstante, es seguro que antes de que se finalizaran los caminos de acceso ya se montó un relleno y empalizada junto a la mar para que empezara a pasar el pequeño ferrocarril portuario.

“La primera locomotora del ferrocarril del puerto circuló en noviembre de 1893 y a los pocos días, hubo numerosas quejas, tanto por la velocidad y el peligro, o porque el humo de la máquina manchaba la ropa tendida en los balcones”⁶. Hay que pensar que la Villa de Castro parecía en aquel tiempo, toda ella una gigantesca obra, y que además tuvo que soportar la continua circulación de aquellas diminutas, aunque peligrosas, locomotoras arrastrando su docena de vagonetas. No es extraño que en las condiciones de explotación se pusiera buen cuidado en señalar “Que los trenes marcharían al paso y con toda clase de precauciones...”⁷, y que, pese a todo, hubiera muchos accidentes.



El entramado ferroviario de las obras del puerto estuvo casi tres décadas en funcionamiento, prácticamente la mitad de lo que era la esperanza de vida de una persona. Bien entrada la década de 1920 el ferrocarril dejó de prestar sus servicios. Aunque, curiosamente “(...) parte de sus vías todavía prestaron servicio por unos cuantos veranos entre Castro y al

³ Ibidem.

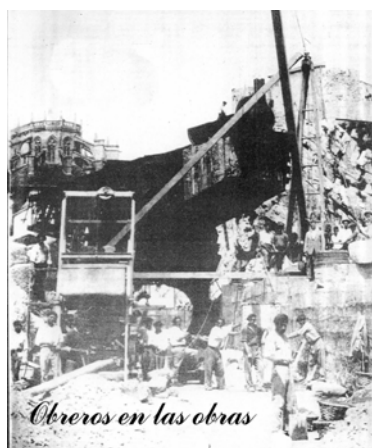
⁴ Prada, Ilustración, junio de 1996.

⁵ Ibidem.

⁶ Prada, Ilustración, marzo de 2002, “En la última semana ha circulado, por vez primera, la locomotora que sireve de medio de tracción para conducir las wagonetas que utilizan en las obras del puerto para transportar materiales. Hemosísimo efecto produjo en el ánimo de cuantos presenciaron el espectáculo al ver entrar por la calle del Muelle tan valioso elementos de progreso que siempre representa vida para nuestra rica villa”, Fray Verás, 12 de noviembre de 1893, “Los vecinos de la calle del Muelle se quejan, y con razón sobrada, de ls molestias que les origina el humo que la máquina del ferrocarril de las obras del puerto les manda a los balcones. No estaría de más que el maquinista tenga esto en cuenta, con objeto de evitar, cuanto sea posible, dar salida al vapor en el trayecto que de la población tiene que recorrer”, Fray Verás, 26 de noviembre de 1893, “Esta semana han llegado a Castro en unión del ingeniero de la provincia, cuatro accionistas principales de las obras del puerto. El objeto de su visita no ha sido otro que el de inspeccionar los trabajos, de los cuales han salido muy satisfechos por su adelanto en tan corto tiempo. Para el 30 de los corrientes se proponen llegue la locomotora hasta Santa Ana para lo cual trabajan día y noche las brigadas de obreros”, Fray Verás, 26 de agosto de 1894..

⁷ Prada, Ilustración, julio de 1996.

Playa, para el transporte de los turistas o bañistas (...), que mediante un coche-jardinera arrastrado por un caballo percherón (...) hacía el servicio desde los jardines hasta la Rotonda”⁸.



2. PIEDRAS DE COTOLINO Y ARENA DE BRAZOMAR

Hace ya algunos años, el erudito Dacio Murguía escribía: “Podríamos decir que Cotolino es el padre y la playa la madre del Rompeolas: del primero se extraían las piedras y de la segunda la arena”⁹. Bonita y acertada descripción.

En unas obras del calibre y duración de las del puerto de Castro se necesitaron aportes continuados de materias primas. Cementos, cal y herrajes llegaron casi siempre a través de los barcos que se arrimaban al muelle sur de la vieja Dársena¹⁰ y aun pequeño cargadero montado en el muelle norte¹¹. Pero las piedras, junto con la arena, sin duda los materiales más voluminosos y más consumido, tanto para formar escolleras como para fabricar los bloques artificiales de hormigón, se extrajeron de las canteras de Cotolino, muy cerca de la desembocadura del río Brazomar¹²: “Aún hoy pueden apreciarse los barrancos artificiales de Cotolino, de donde se extraían la grava y las enormes piedras para escollera (...). En Cotolino trabajaban 3 o 4 barrenadores¹³, 4 o 5 peones para machacar y trocear la piedra y varios cargadores para cargar la piedra machacada, También había cuatro hombres permanentemente encargados del arreglo de las vías...”¹⁴

⁸ Prada, Ilustración, septiembre de 1996.

⁹ Murguía, Dacio, Historia del Rompeolas, Proel, n.º. 7.

¹⁰ En este caso con una pequeña variante frente a épocas pasadas: “Han empezado las obras de arreglo del muelle de descarga y carga, dándose el declive hacia la parte exterior en lugar de a la dársena como hasta ahora se encontraba. La reforma quedará terminada en plazo corto”, Fray Verás, 3 de diciembre de 1893.

¹¹ “También va muy adelantado el puente de descarga sobre el muelle del Norte”, Fray Verás, 26 de agosto de 1894.

¹² A.M.C.U., leg. 1.700, exp. 5.

¹³ El trabajo de los barrenadores fue especialmente intenso entre los años 1915 y 1918, justo en el momento en que se ejecutaban las obras del morro del rompeolas y del contradique, y hasta tal punto que el Ayuntamiento denunció a la empresa concesionaria por estar llenando la playa de piedras como resultado de las explosiones. Buena parte de ella se estaba convirtiendo poco a poco en un auténtico pedregal.

¹⁴ Murguía, ob. Cit., Además de las piedras de Cotolino, se utilizaron en las obras todos los trozos de roca resultante del desmonte de los Cantos de Santa Ana, y en el caso del contramuelle buen parte de las piedras existentes al pie del Muelle de Ocharan Mazas, sacadas con una pluma móvil que se iba desplazando por el malecón.



La playa castreña proporcionó las miles de toneladas de arena que con ferocidad y año tras año se comieron las obras¹⁵. Hemos visto ya antes que el ferrocarril de las obras, desde las canteras de Cotolino atravesando la Playa, llegaba en su primera sección hasta las estribaciones del muelle de Eguilior. Precisamente en la zona playera tenía un pequeño ramal de desvío dedicado exclusivamente a las operaciones de cargas de arena.

No únicamente, pero en origen por estas obras ferroviarias, y también aprovechándose de ello, el Consistorio castreño poco a poco y durante bastantes años fue canalizando el lecho del río Brazomar y reestructurando urbanísticamente toda la Playa y fincas colindantes¹⁶.

3. TALLERES CENTRALES

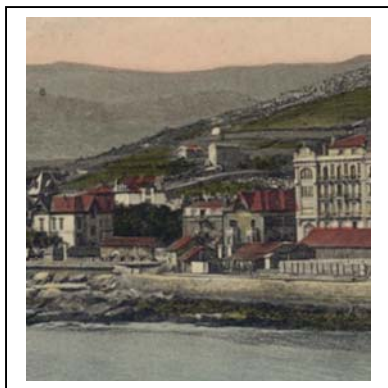
El corazón industrial y empresarial de la empresa constructora de Guillermo Pozzi se colocó enseguida en el ensanchado muelle de Eguilior, prolongándose en algunos barracones en el frente del paseo de los Jardines de la Barrera y en parte de la rotonda del muelle de Ocharan Mazas¹⁷, además de otra “barraca - almacén” de cestos erigida en el paseo de Los Jardines. Allí estaban los almacenes centrales y el importantísimo taller de los bloques de hormigón. Todos ellos separados de calles y edificios por empalizadas de madera y alambradas. Murguía, utilizando con habilidad los recursos de la historia oral, nos ha dejado una magnífica descripción de todo aquel inmenso “taller”:

“La locomotora con los vagones hacía su primera parada, salvo que hubiera cargado arena de la playa (mucho más ancha por aquel entonces, al no haber sido rellenada, ni erigidas las edificaciones modernas) en una báscula que se hallaba enfrente de donde actualmente se encuentra el Club Náutico. Lo único que se pesaba era la piedra para la escollera, no así la grava ni la arena, que pasaban

¹⁵ A.M.C.U., leg. 1.288, exp. 16, “Expediente sobre la desviación del río Brazomar y autorización concedida a la contrata del puerto para utilizar la arena existente entre la vía del ferrocarril a Cotolino y Murallón de servicio al puente de la Chinchapapa...”, año 1897. En el año 1901 se calcula que se podían llegar a sacar entre 400 y 400 vagonetas de arena por temporada, lo que llegó a asustar al Ayuntamiento, llegando a temer por la integridad futura de la playa, L. 49, Actas.

¹⁶ Julio Oberty, ingeniero de la empresa de Pozzi, recibió el encargo municipal de contruir el muro del río Brazomar y el relleno de los terrenos de la playa. Obras que acabó a comienzos del año 1914, A.M.C.U., l. 43, Actas, sesión del 16 de febrero de 1914. Un año más tarde Luis Saez Blanco empezó a realizar por orden municipal un proyecto para el aprovechamiento urbano de toda la zona de marismas de la playa, a la vez que el Ayuntamiento solicitaba los terrenos resultantes al Estado, A.M.C.U., L. 44, Actas sesión del 3 de marzo de 1915. Una Real Orden de 6 de marzo de 1917 aprobó finalmente el paso de las marismas a propiedad municipal.

¹⁷ “Parece ser que el Ayuntamiento ha concedido a la compañía de las obras del puerto, la licencia precisa para depositar materiales en el muelle de Ocharan Mazas. Por este camino la Villa va a quedar a disposición de una empresa particular, en perjuicio del vecindario, y sin que por tales complacencias se consiga, siquiera en vía de compensación, la más mínima ventaja...”, Fray Verás, 4 de marzo de 1894.



directamente al molino para hacer los bloques, almacenados en varias filas frente al Parque, hasta la báscula del Muellecillo.

En todo este trecho maniobraban dos grúas: “la María” corría por los raíles siempre en el mismo sentido, avanzando o reculando; “el Julián” elevaba los bloques para cambiarlos de sitio o para cargarlos en el carro que los llevaba a Santa Ana.

Había una tercera “pluma” en la dársena, para descargar los barcos que traían sacos de cemento;

esta máquina servía también para mezclar la arena con ese cemento.

Los bloques eran de tres categorías: los A pesaban 90 toneladas, necesitando dos locomotoras para su traslado; los B y C, más manejables, sólo necesitaban de una máquina.

Los bloques eran construidos en otoño e invierno y se colocaban en primavera y verano; aunque a veces el tiempo no permitía trabajar en la temporada invernal y otras el temporal impedía los trabajos de la época benigna.

Cuando las condiciones climatológicas lo permitían se trabajaba incluso los domingos (y no digamos los sábados) con una jornada de 10 horas y media, distribuidas de esta forma:

Entrada a las seis de la mañana hasta las ocho, a partir de esta hora se disponía de media para desayunar; de ocho y media a doce, con una hora para la comida, y de la una hasta las seis de la tarde”¹⁸.

4. TITÁN

“Una de las figuras representativas en las fotos del rompeolas de aquellos tiempos fue la grúa “Titán” que a lo largo de unos 18 años, entre los resoplidos de sus válvulas, presentó su alta y humeante silueta cerca del viejo conjunto monumental castreño”¹⁹. Razón tenía Prada cuando redactó estas líneas, pues una “imagen vale más que mil palabras”, y así durante dos, tres o más generaciones de castreños, y todavía en el recuerdo popular, el “Titán” gigantesco del rompeolas se convirtió en el símbolo más emblemático de las obras del puerto.

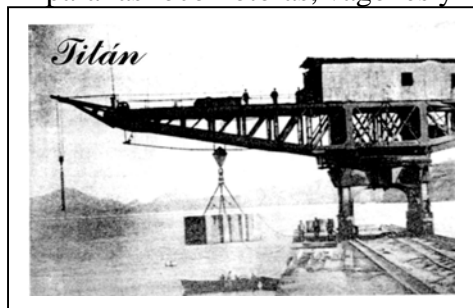
Titán era el nombre genérico que en toda la segunda mitad del siglo XIX y primeras décadas del XX se utilizó para designar a las grúas de vapor y rodantes más potentes y poderosas. Eran las que se empleaban para mover cargas de enormes proporciones; por eso fueron ampliamente utilizadas en todo el mundo occidental en la construcción de diques y

¹⁸ Murguía, ob. cit., pp. 11 y 12. En el año 1924 el “Círculo de la Unión Mercantil e Industrial” de Castro Urdiales pedía al Ayuntamiento “(...) se gestionará (...) de los Señores Contratistas (...) **que el muelle denominado de los bloques sea reparado, cerrando la trinchera que para embarque de dichos bloques quedó abierta, toda vez que ya no hace servicio y en cambio perjudica uno de los mejores sitios de recreo y solaz esparcimiento de la población; los señores concejales acuerdan que se dirija comunicación al Ingeniero de la Compañía del Puerto don Julio Oberti, para que se proceda a ejecutar lo solicitado por el Presidente de la Junta Directiva del Círculo Mercantil e Industrial de esta Ciudad**”, A.M.C.U., L. 52, p. 128.

¹⁹ Prada, L. Rompeolas, Recuerdos y anécdotas en su Centenario (sin fecha de publicación).

muelles. Una vez más, de la pluma de D. Murguía nos ha quedado una preciosa relación del “Titán castreño” llegado desde Barcelona desmenuzado en numerosas piezas:

“EL TITÁN. Nombre de héroe mitológico y de sinfonía de Mahler recibía la enorme grúa que colocaba los bloques sobre la escollera. “El Titán” fue construido “in situ” para evitar su engorroso desplazamiento y eludir el cargadero de Castro-Alén. Discurría sobre cuatro raíles, en medio de los cuales había otro para las locomotoras, vagones y mesillas, que pasaban entre sus “patas”.



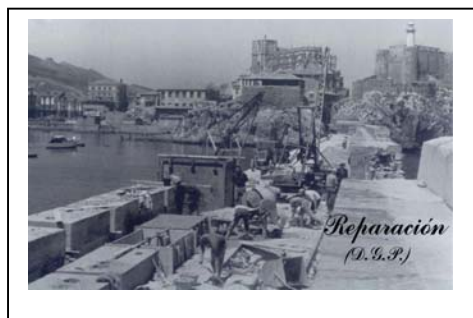
Al final de cada jornada el “Titán” para preservarle de los posibles ataques de la solas, “dormía” entre los dos peñones que daban obligado paso al inicio del Rompeolas. Y digo obligado porque al principio eran un solo peñón hasta que fue horadado y dividido, como mal menor, para conservar la ermita y su base.

El “Titán”, cuya altura puede calcularse teniendo en cuenta que la parte superior sobrepasaba el mirador de Santa Ana, actuaba así:

Primero se echaba abundante escollera en el fondo de la mar, luego dos filas de bloques (una sobre otra), después más escollera, acto seguido otra fila de bloques encima y por último otra vez escolleras.

Para comprobar si el material quedaba bien colocado había dos buzos y dos operarios (con otros tantos suplentes, para turnarse) que hacían girar continuamente las manivelas del aire, a fin de que respirasen los sumergidos.

Cuando el “Titán” acababa la operación indicada, se tendía un nuevo tramo de raíles para poder avanzar otro trecho y comenzar de nuevo el relleno”²⁰.



Son Muy pocas las referencias documentales al respecto, pero también sabemos que la empresa constructora utilizó para transportar las piedras de la base en la escollera un pequeño vaporcito, a modo de remolcador, y una barcaza. Al finalizar el año 1899, y al comentar la noticia del salvamento que en medio de un temporal tuvo que hacer una trainera del Gremio de pescadores, la prensa local señalaba: “Ayer, después del medio día, salió el vapor *Purita* de las obras del puerto

remolcando el gánguil que conducía piedra para soltarla en el mar en las boyas que demarcan el lugar en que ha de construirse el rompeolas del nuevo puerto...”²¹

²⁰ Murguía, ob. Cit., El periódico local *Fray Verás* daba cuenta en el mes de marzo de 1898 de que “ Se están verificando con gran actividad los trabajos para montar la grúa *Titan* sobre la explanada hecha en la roca de Santa Ana./ Esto nos hace creer, como se nos ha dicho, que para principios de mayo serán lanzados los primeros bloques que han de servir de muro exterior del puerto en construcción”, *Fray Verás*, 20 de marzo de 1898.

²¹ *La Unión Castreña*, 14 de diciembre de 1899, n.º. 63.

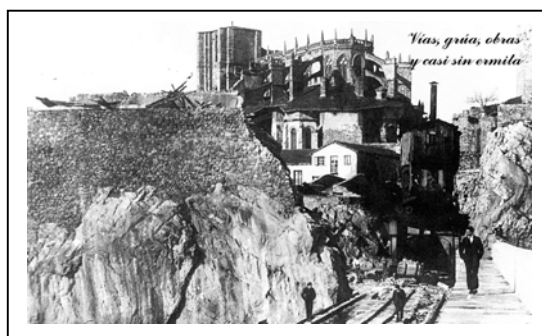
5. SANTA ANA: ERMITA Y ROMPEOLAS

Difícil resulta entender buena parte de la historia medieval de Castro Urdiales sin tener en cuenta a Santa Ana. Y sobre todo lo que se refiere a su puerto y vocación marinera. Tanto el culto a la Santa, como la construcción de una ermita a ella dedicada en el último de los peñones de sus monumentales rocas, son la clave explicativa del por qué del poderío naval que tuvieron los castreños en aquellas lejanas épocas: nos marcan la pista para comprender el origen atlántico de las técnicas navales utilizadas aquí, y, además, la ambición de los castreños por conquistar los Grandes Cantos para seguir creciendo como uno de los puertos más destacados y activos de todo el Cantábrico.

Desde entonces la ermita de Santa Ana se convirtió en uno de los emblemas y signos de identidad de la Villa, especialmente en la vertiente marinera y pescadora. Sin embargo, con la aprobación definitiva de las obras de mejora y ampliación del puerto al finalizar el siglo XIX la integridad de la venerable roca empezó seriamente a peligrar. Siguiendo las indicaciones del proyecto del rompeolas del ingeniero Riquelme, el Peñón de Santa Ana comenzó a dinamitarse en el año 1900. Y empezó en ese momento, como muy bien ha revivido J. Garay en una entrañable publicación²², una de las demostraciones, quizá la última, de castreñismo, entendido como concienciación popular de identidad y respeto a su historia y tradiciones heredadas de muchos siglos, más claras de la época contemporánea.

La disculpa par empezar a derribar la ermita, al parecer, descansaba en que la grúa Titán no podía funcionar y moverse a la perfección por el obstáculo físico del Peñón. Inmediatamente, comandado por don Roque Cerro, se levantó un enorme clamor popular: indignación, tenaz y dura oposición a la demolición de Santa Ana. Dio sus frutos la oposición de los castreños, pues contratista e ingenieros proyectistas tuvieron que ir variando sus planes para no crear un verdadero conflicto político e incluso un indudable problema de seguridad ciudadana.

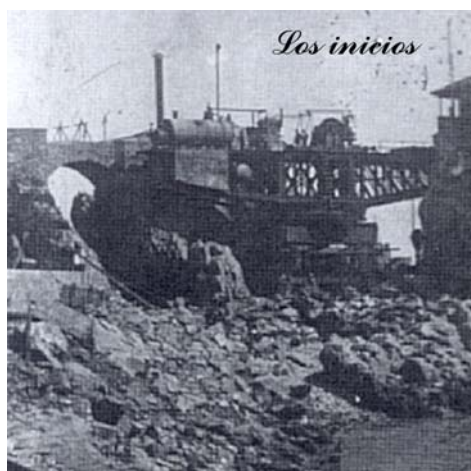
Pero de nuevo, unos años más tarde, en 1916²³ volvía a empezar el derribo; y, otra vez, estalló la oposición. Precisamente aquel fue el año en que el genial arquitecto Eladio Laredo redactó un espectacular proyecto para lograr la recuperación integral de la ermita, puentes sobre los cantos y todo el entorno de la iglesia de Santa María. Al final, como Santa Ana era para los castreños algo más que una vieja ermita, lograron, afortunadamente, ya no sólo la salvación de los restos, sino una recuperación completa de la misma. El ingeniero Manuel García de la Torre preparó el proyecto de reconstrucción, y con los fondos aportados por donaciones del vecindario y muy especialmente de castreños residentes en Argentina, las obras se hicieron e inauguraron en el año 1927: restauración de



²² Garay (97).

²³El Estado, por medio de la D. General de Obras públicas de Santander, expropió la ermita al Ayuntamiento en el año 1913, A.M.C.U., L. 42.

las paredes, nuevo tejado, capilla e imagen, escalera de piedra de acceso con barandilla de hierro desde la rampa varadero y colocación de miradores y asientos²⁴.



6. RAMPA-VARADERO DE SANTA ANA (“SAN GUILLÉN”), 1917 – 1919

Después de haber cedido a las presiones y admitido finalmente el acortamiento del rompeolas, pocos años más adelante, en 1917, la Administración realizó un segundo guiño a los pescadores castreños²⁵. Fue el resultado de las presiones, amparadas por el Ayuntamiento, de la Cofradía de Pescadores, tal como señalan en el mismo año las actas municipales del 19 de marzo: *“También se dio cuenta del escrito presentado por don Vicente Gainza Rocillo, Presidente del Gremio de Pescadores de esta localidad, denominado “Noble Cabildo de San Andrés”, manifestando que careciendo este puerto de un varadero donde poder retirar las embarcaciones para su limpieza, reparación, pintura y demás operaciones necesarias para su buena conservación y uso, sitiéndose cada día más la necesidad de construir un lugar adecuado para varadero, el Gremio de pescadores en reunión celebrada con todos sus asociados tiene acordado dirigirse a este Ayuntamiento en demanda de apoyo para sus aspiraciones a fin de evitar los grandísimos perjuicios que este estado de cosas ocasiona a la clase pescadora que es la más numerosa e importante de la población...”*²⁶

²⁴ Ibidem.

²⁵ En el año 1915 las actas municipales, a modo también de signo de mayor sensibilidad hacia el mundo pesquero, citan el proyecto de un pequeña obra: *“Acto seguido se dio lectura a la comunicación remitida por el Señor Ayudante Militar de Marina y Capitán del puerto de esta Ciudad, manifestando que a propuesta del mismo y con objeto de que pueda servir de garantía para la vida de los pescadores, S.M. el Rey (q. D.g.) se ha dignado disponer que con toda urgencia se proceda a la construcción de una Atalaya y Semáforo de señales en la “Punta del Rebanal” a cuyo efecto está incluido en presupuesto el crédito necesario, lo que participa a esta Alcaldía para su conocimiento...”*, A.M.C.U., L. 44, Actas, sesión del 24 de febrero de 1915. Fuera ya del entramado estrictamente portuario, pero beneficiando a muchos vecinos en el año 1919 se pensó en otra diminuta obra marítima: *“También se dio cuenta del escrito presentado por don Isidro Anglada, don Crispulo López y otroa muchos vecinos de esta localidad, manifestando que con el objeto de extraer algas y calocas que en esta época del año acercan los temporales en la costa par poder aprovecharlas como abono de sus huertas, solicitan que en el pedregal llamado de las cuevas y por cuenta del Ayuntamiento se construya una escalinata de piedra que de buen acceso a dicho pedregal..”*, L. 47, Actas, sesión del 12 de noviembre de 1919. Al final fue la Dirección General de Obras públicas quien sofragó la obra.

²⁶ A.M.C.U., L. 45, Actas, sesión celebrada el 19 de marzo de 1917.

Con una enorme celeridad las autoridades ministeriales respondieron positivamente a la demanda. La Dirección General de Obras públicas ordenó al Ingeniero Jefe del Servicio Central de Puertos y Faros de la provincia de Santander que visitara los puertos del distrito, con el fin de que emitiera un informe sobre el estado de los servicios marítimos relacionados con la pesca. A la vista del mismo, la Dirección General mandó con fecha 30 de julio que la Jefatura provincial “remitiera a aquella Superioridad los proyectos de habilitación complementaria para los servicios de la industria pesquera de los puertos de Castro Urdiales, Laredo, Santoña, Colindres y Comillas”²⁷.

Muy rápidamente los datos que había que utilizar en los posibles proyectos de mejora de las infraestructuras pesqueras se enviaron a Madrid, quedando aprobados el 17 de agosto. En el caso de Castro Urdiales el proyecto aprobado comprendía:

“Construcción de una rampa varadero para embarcaciones pesqueras de 50 metros de ancho al lado del Peñón de Santa Ana con aparatos de elevación en la parte superior para el carenado de los pequeños vapores.

En la visita que hicimos a Castro Urdiales pudimos comprobar que el emplazamiento señalado para situar la rampa varadero era, de todo el puerto, el que reunía mejores condiciones para este fin, mas al tratar de encajar la rampa, teniendo ésta una anchura de 50,00 metros, y dándola una pendiente conveniente (hemos adoptado la de 1/10) nos encontramos con que, bien fuera la línea de máxima pendiente paralela al muro o normal al mismo, la esquina Oeste de la rampa dificultaría mucho el movimiento de los barcos que carguen mineral en el cargadero metálico de las minas de Castro Alen; por esta razón nos hemos visto obligados a reducir el ancho de la rampa a 30,00 metros.

Si la línea de máxima pendiente de la rampa fuera paralela al muro de muelle, para situar al pié de la rampa a un nivel próximo al de bajamar, sería necesario hacer dragados, siempre costosos, y más en este caso en el que peligraría la estabilidad del muro de muelle y la del machón del cargadero metálico antes citado, y además tendría el inconveniente de que en las horas próximas a la bajamar, el acceso a la rampa por las embarcaciones se vería dificultado por los barcos que estuviesen cargando mineral y por la pila o machón que sustenta el cargadero”²⁸.

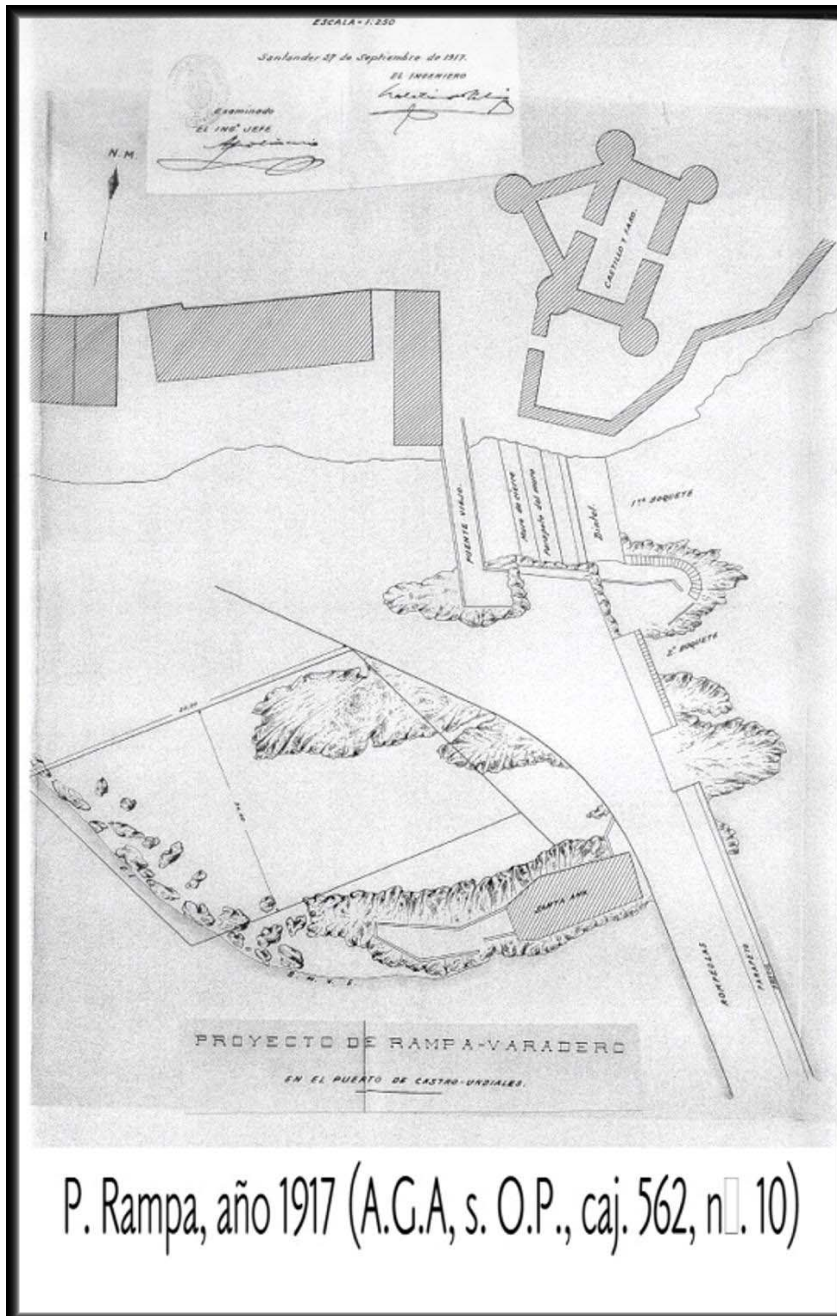
Se trata de la misma rampa todavía hoy existente en Castro junto a la ermita de Santa Ana, la denominada popularmente por los bañistas de época estival como *San Guillén*. Técnicamente la obra proyectada no parecía tener demasiadas dificultades:

“Por estas razones hemos adoptado una rampa que tenga la línea de máxima pendiente próximamente normal al muro del camino de servicio o sea paralela al peñón de Santa Ana. La rampa la proponemos con la planta en forma de paralelogramo no rectangular, para que la parte inferior se aproxime lo más posible a la línea general de la bajamar y la esquina Este no perjudique el movimiento de las embarcaciones.

²⁷ A.G.A., s. O.P., caja 562, nº. 10.

²⁸ Ibidem, “Proyecto de rampa-varadero en el puerto de Castro Urdiales”, 1917.

Como según el artículo 18 de la Ley de Puertos y el 48 del Reglamento para su ejecución, debe oírse a las autoridades de Marina antes de elevar el proyecto a la aprobación de la Superioridad, se ha cumplido esta prescripción y el Sr. Comandante de marina, haciendo suyo el informe del Ayudante de marina de Castro Urdiales, dice que “no encuentra nada que se oponga a dicha construcción” y estima “dicho varadero muy necesario a los pescadores que no disponen de lugar adecuado donde poder varar...”.



Justificada a juicio nuestro la situación de la rampa y las dimensiones generales de la misma, pasaremos a describir las dimensiones de los detalles y los materiales que proponemos para la construcción.

Los espesores de los muros y del solado de la rampa, se han fijado teniendo en cuenta que no resulten excesivos, pero también teniendo presente los adoptados en construcciones semejantes y que han dado excelente resultado.

Empelamos la mampostería ordinaria hidráulica para cimientos y muros, y la sillería recta con mortero hidráulico para coronaciones.

Para el relleno de la rampa proponemos el pedraplén en vez de la arena, pues, en la vaciante de la marea, suele esta ser arrastrada, lo que luego se traduce en asientos del pavimento.

Como las canteras inmediatas a la obra no tienen piedra que se preste a la extracción de adoquines, hemos prescindido del empleo de estos para la pavimentación de la rampa, que proponemos se construya con mampostería concertada hidráulica, con rejuntado hidráulico.

Proponemos un aparato elevador para las embarcaciones y también un norais de amarre por estar muy indicado el empleo de este último.

Los precios los hemos deducido teniendo presente los que hemos obtenido en las obras que se han hecho por administración y también los que han regido en destajos recientes que conocemos. Hemos preferido determinar los precios de este modo al de tener en cuenta los de obras construidas hace algún tiempo, por la enorme subida que recientemente han sufrido los precios de materiales, transportes y jornales.

El presupuesto de ejecución material de las obras asciende a 40.695,79 pesetas, lo que da un presupuesto por administración de 43.951,46 pesetas.

Como este proyecto se ha redactado con gran urgencia y teniendo en cuenta pocos datos, aunque se ha puesto mucho cuidado al hacerlo, adolece de deficiencias que esperamos dispensará la Superioridad”²⁹.

Definitivamente la Real orden de 10 de octubre de 1917 autorizaba el comienzo de la obra de la “*rampa varadero junto al peñón de Santa Ana en el puerto de Castro Urdiales*”³⁰. La rampa, para no entorpecer las maniobras en el colindante cargadero de San Guillén, no se hizo completa.

Muy pronto reaccionaron los pescadores castreños, pues, “*aún contando con esta rampa, resulta que los pescadores no tienen en todo el puerto espacio suficiente para poder varar sus embarcaciones. De aquí que hayan solicitado de la Dirección General de Obras públicas que se construyan las obras que incluimos en este proyecto (proyecto que se redacta en virtud de lo dispuesto por la Dirección General con fecha 11 del corriente)*”³¹.

Consiguieron los pescadores que en 1919 se ampliara la rampa con una nueva obra:

“El proyecto comprende dos partes: ampliación propiamente dicha de la rampa de Santa Ana y pavimentación de un terreno contiguo a ella.

Se proyecta ampliar la rampa hacia el Norte hasta encontrar al muro del Camino de servicio (camino ya construido que forma parte de las obras de mejora del puerto de Castro Urdiales que se están ejecutando por contrata).

²⁹ Ibidem.

³⁰ Ibidem.

³¹ A.G.A., s. O.P., caja 562, nº. 16.

No se amplía la rampa en toda su longitud sino sólo su parte alta (que es la parte verdaderamente utilizable para varar embarcaciones).

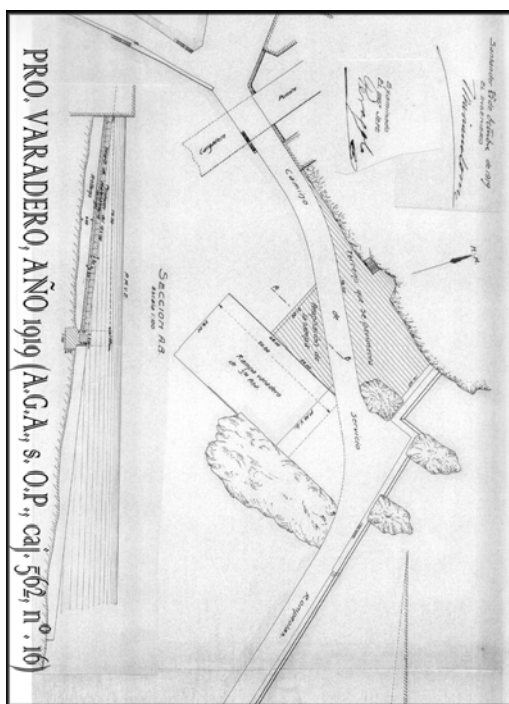
Esta ampliación se construirá en la misma forma que está construido el resto de la rampa. Su forma y dimensiones quedan perfectamente definidas en el plano general y sección transversal que se acompaña.

En las proximidades de la rampa de Santa Ana al Norte del Camino de servicio, existe un terreno horizontal que tiene la misma cota que este camino de servicio. Este terreno está sin pavimentar y su pavimentación no está concluida entre las obras que en el puerto se están ejecutando por contrata. Proyectamos pavimentarlo en igual forma que lo está el camino de servicio (es decir con una capa de hormigón de 0,20 de espesor).

Dispondrán así los pescadores de una zona en condiciones muy apropiadas para depositar embarcaciones durante el invierno o cuando tengan que hacer en ellas reparaciones de larga duración; y esta zona sirve así de complemento a la rampa varadero de Santa Ana.

Los precios que nos han servido de base para calcular el presupuesto se han determinado teniendo a la vista los que actualmente pagamos por las obras que con cargo al presupuesto de conservación de puertos se ejecutan en esta provincia. Claro es que los precios son mayores que los del proyecto aprobado para la rampa-varadero de Santa Ana (proyecto hecho en 1917).

El presupuesto total de ejecución por administración asciende a 16.667,03 pesetas³².



³² Ibidem, Memoria, Santander, 25 de octubre de 1919.



XII

FINALIZACIÓN DE LAS OBRAS: EL CIERRE DE LOS BOQUETES DE SANTA ANA (1894 – 1927)

Bien pudiera dar la impresión a un observador, con una fotografía de amplia panorámica fechada en los últimos meses de 1924, que las obras generales de mejora y ampliación del puerto de Castro Urdiales estaban ya finalmente concluidas. Vería perfectamente el imponente rompeolas con su elegante remate en el morro y también, acompañando a los viejos de la Dársena, los dos modernos muelles de atraque, el de Eguilior y el contramuelle con origen en el muelle-paseo de Ocharan Mazas. Y es que precisamente en el último día de julio de aquel año de 1924 las autoridades portuarias dieron por terminadas oficialmente las obras del rompeolas y contramuelle (también denominado contradique o nuevo muelle comercial). Sin embargo, las obras, tal como habían sido planificadas en los años ochenta del siglo anterior, no estaban aún terminadas. Nada más lejos de la realidad. Todavía quedaba por finalizar el tema técnicamente más difícil de resolver y en la práctica de atajar del puerto de Castro: el cierre de los *Boquetes de Santa Ana*.

La historia portuaria de estos boquetes era centenaria, muy antigua, 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, como ya sabemos, resultó una batalla perdida¹. 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 existía para mantener cerrados los boquetes, y la dramática falta de fondos económicos del erario municipal para costear las continuas obras de reparación.

Desde las últimas décadas del siglo XVII se abandonaron definitivamente los boquetes a su suerte. Los orificios se fueron haciendo cada vez más grandes. La mar, sobre todo con “mal tiempo”, penetraba a su antojo, provocando que el fondeo de los barcos en la Concha fuese en muchas ocasiones sumamente peligroso. Pero con la llegada del siglo XIX de nuevo se retomará la idea del cierre de los boquetes; de forma que todos los proyectos de mejora portuaria, empezando por el de Mathé, dedicaron una buena parte de su memoria al intento de atajar aquel gran problema, el verdadero “talón de Aquiles” marítimo de Castro, con diferentes y posibles soluciones técnicas. En el año 1857 otra vez se hicieron obras para cerrar los boquetes, siguiendo el plan elaborado por el ingeniero Peñarredonda; pero, otra vez, el resultado fue un

¹ Ojeda San Miguel (2001).

estrepitoso fracaso, pues en muy poco tiempo la mar embravecida se enseñoreó de los peñones de Santa Ana.

A finales del siglo XIX, ya los hemos visto en capítulos anteriores, siguiendo el proyecto de Enrique Riquelme, se iniciaron las obras de mejora y del rompeolas, incluyendo también el cierre de los boquetes. Sin embargo, cuando en 1911 se daba por acabado el dique y se pensaba en los proyectos del morro final del rompeolas y en el del contradique, el Ingeniero Jefe de Santander recordaba en un informe oficial que era imprescindible realizar *“la obra necesaria para acabar de cerrar los boquetes de Santana que constituyen un peligro para el estribo del dique”*². Estaba claro: diques y muelles nuevos, pero aún faltaba resolver el problema más antiguo, y precisamente en la estratégica zona del arranque del gran rompeolas³.

1. PUENTES, PEÑONES Y CUATRO BOQUETES



Los castreños, con la intención clara de ampliar el espacio portuario, habían conquistado en los siglos medievales los grandes peñones que rodeaban a los playones de su primitivo puerto. El símbolo de aquel logró fue la construcción en el último de los cantos del templo de Santa Ana. Puentes, murallones y rocas sirvieron de paso, librando los huecos de los boquetes, para llegar hasta la ermita y Cay de Santa Ana, como si de saltar de una

peñas a otras se tratara. En muchas fotografías antiguas de los años ochenta del siglo XIX todavía puede muy bien apreciarse el complicado paso, aunque a la vez bella estampa, hasta la ermita: “Desde el Peñón del Castillo partía un puente (único, que se conserva en la actualidad) de estilo gótico hasta el primer peñón o Peñón del Puente (...). Desde aquí, una mole de piedra partía hacia el nordeste como cincuenta metros de largo, por donde se podía caminar por un pasillo o corredor. No formaba puente (...). Después, se encontraba el segundo y único puente (...). Desde la parte este del Peñón, que sostenía el segundo puente, otro murallón de piedra daba acceso a la ermita de Santa Ana, por un corredor...”⁴

Cantos, puentes y ermita, además de un auténtico emblema y seña de identidad, constituían la gran peculiaridad marítima de Castro. Todos los ingenieros proyectaron la construcción de un rompeolas para poder dar abrigo a la Concha y ampliar el área de fondeo, y todos hacían arrancar el dique desde las rocas de Santa Ana. Pero, precisamente asegurar

² A.G.A., s. O.P., caja 561, nº. 1.

³ Es cierto que los boquetes de los Peñones de Santa Ana fueron un gran problema; pero, como magníficamente escribía el prestigioso arquitecto E. Laredo en 1917, estos cantos fueron también básicos en los inicios de las obras del rompeolas: *“Ellos han sido el abrigo y sostén de dichas obras cuando los grandes temporales barrían todo el rompeolas. La grúa Titán si todavía hoy se conserva es debido al abrigo que estas rocas como madre cariñosa le han prestado pues de no haber existido es indudable que los desperfectos que la hubieran causado serían grandísimos, haciéndola desaparecer para estas fechas”*, A.M.C.U., Proyecto de reforma del Peñón de Santa Ana, leg. 2322-3, año 1917.

⁴ Garay(97), pp. 9 y 10.

aquella retaguardia cerrando los boquetes hasta conseguir que los peñones adquirieran forma de monolito y auténtica consistencia de dique seguro, se convirtió en el problema más difícil de resolver: muy complicado de diseñar y mucho más de llevar en términos reales a la práctica.

Utilizando la terminología de los ingenieros, cuatro, numerados del 1 al 4, eran los boquetes de Santa Ana entre peñón y peñón. El número 1 correspondía al que estaba debajo del primer puente, el mismo que hoy todavía se mantiene en pie. Entre las rocas que soportaban el desaparecido segundo puente estaba el boquete número 2. Y, algo más pequeños, aunque también muy peligrosos, el número 2 y 3 debajo del murallón final que daba acceso a la ermita de Santa Ana.

2. BOQUETE NÚMERO 1

Con arreglo a los planes de actuación diseñados por los ingenieros provinciales, en el mes de octubre de 1894 se empezó ya a trabajar en el cierre del boquete número 1. La obra finalizó en enero de 1903 con un importe de 26.691,63 pesetas: casi el doble de lo presupuestado inicialmente⁵. Sin embargo, muy pronto, incluso sin finalizar oficialmente la primera obra, este primer y gran boquete comenzó a sufrir grandes y graves daños.

Antes de 1903, en plenos trabajos de cierre, sufrió los efectos de dos grandes temporales. En el primero de ellos se hizo una reparación, a modo de solución de urgente choque, colocando como refuerzo un cordón de sillería recta al final de la rampa. En la segunda avería se produjo una gran rotura, que hubo rápidamente que tapar en el encachado⁶.

Nuevas y graves roturas en el recién cerrado boquete número 1 se volvieron a producir en los temporales de 1905, 1910 y 1911. El último *“fue de gran violencia causando grandes destrozos. En mayo de 1912 se empezó la reparación general que duró hasta octubre del mismo año”*⁷.



Pero, lo peor aún estaba por llegar:

“En los temporales de 1912 y 1913 se causa una nueva rotura que es reconocida con detenimiento en marzo de 1913, y durante este verano se ejecuta la reparación (...).

En la noche del 29 de diciembre de 1913 ocurre una nueva avería que pone en peligro la vía del Titán y que de continuar el temporal hubiera puesto en comunicación el lado exterior del boquete con el interior de la dársena. En octubre de 1914, ante el temor de que quede cortado el camino de servicio, se procede a la inmediata reparación rellenando las socavaciones, cuya cubicación aparece en la

⁵ A.G.A, s. O.P., caja 565, nº. 39.

⁶ Ibidem.

⁷ Ibidem.

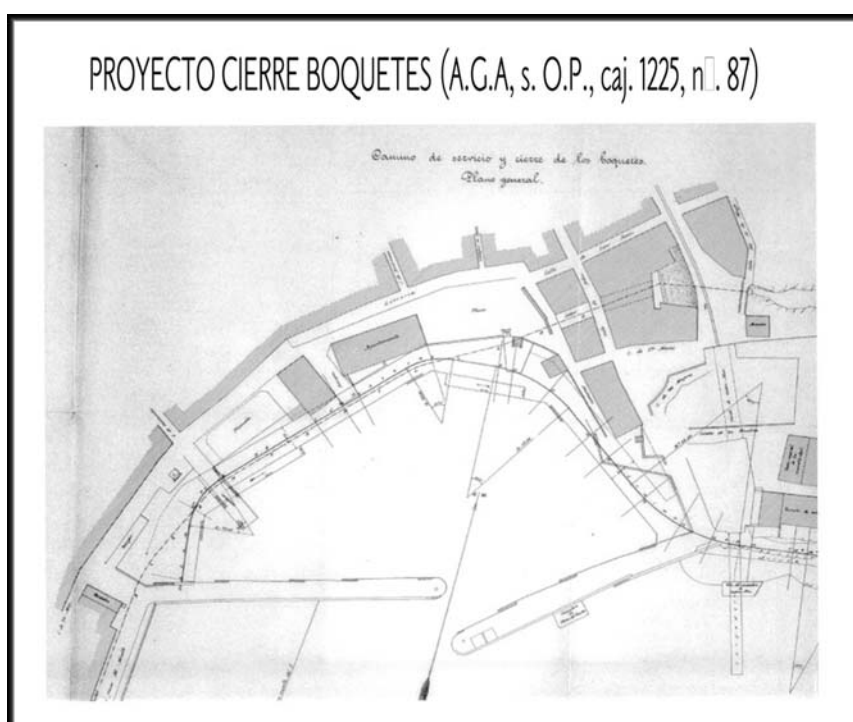
nota del Ayudante, al mismo tiempo que se valora la obra acabada de ejecutar en 24 de abril del mismo año a causa del temporal del día 15 del citado mes”⁸.

Una relación de documentos archivados en la Jefatura de Obras públicas de Santander todavía nos brinda más detalles sobre la endeblez del cierre:

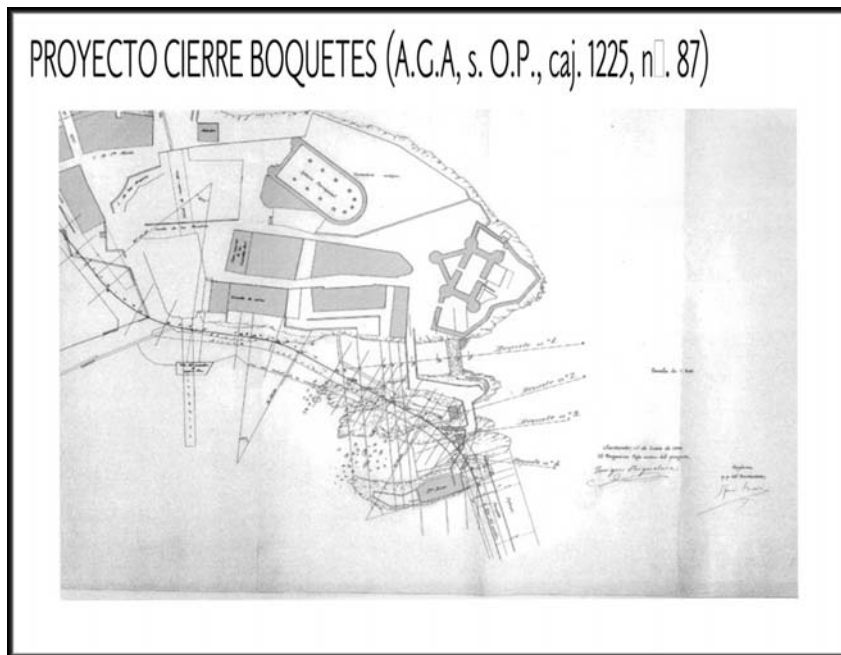
“En cartas del Ayudante al Ingeniero encargado se hace referencia a que en los temporales ocurridos en noviembre del año 1914 se ha roto el cimientto del muro, dejando este colgado en cinco metros.

En carta de 8 de enero de 1915 se da cuenta de un nuevo temporal que ha desprendido la mayor parte del muro, aunque no ha roto el pedraplén del camino de servicio.

En cartas de 13 y 18 del mismo mes insiste en la necesidad de una pronta reparación y acompaña gráficos del estado ruinoso de la obra.



⁸ Ibidem.



En el mes de septiembre se empieza a trabajar nuevamente en el boquete con el buzo para arreglar la escollera y dar principio a la ejecución del nuevo proyecto reformado del que nos ocuparemos más adelante”⁹.

Mediaba ya la década de 1920 y el problema del cierre del boquete seguían sin solucionar del todo:

“Hasta el primero de enero de 1901 se arrojó según consta en los libros oficiales 3.881.934 metros cúbicos; pero como quiera que las constantes marejadas a que antes hacemos referencia y que se producían en aquella parte de la obra situada frente al boquete número 1 (hoy día sin haberse podido cerrar después de siete intentos y otras tantas reparaciones) no se llegaba a formar el pedraplén, se acordó hacer el cierre del boquete construyendo el muro que se indica en los perfiles transversales y una vez ejecutada la obra empezar a arrojar escollera, tomando previamente los perfiles transversales”¹⁰.

3. BOQUETES NÚMEROS 2, 3 Y 4

Si en el anterior boquete los cambios de fisonomía fueron provocados por las obras y el empuje enfurecido de la mar, en los otros orificios hubo algo más:

“Podemos decir que además de las voladuras de roca que fue preciso ejecutar para el paso de la Titán, también el mar se encargó de ejecutar su labor. Como prueba de

⁹ Ibidem.

¹⁰ Ibidem.

ello diremos que el gran montículo de roca que avanzando hacia el mar y separando los boquetes 2 y 3 figura en el plano primitivo, desapareció como por encanto, así como el puente antiguo que entre ellos existía de un solo golpe de mar en un fuerte temporal.

Después de ello no ha de extrañarnos que en algunas partes anteriores a los boquetes, en donde se proyectó arrojar tres o cuatro bloques, fuera preciso echar treinta o cuarenta, y gracias a su excesivo número, se pudo conseguir la defensa de la obra, a la que no se hubiera llegado nunca al tratar solamente de ir reponiendo uno por uno, los bloques llevados por los temporales”¹¹.

3. 1. NÚMERO 3

Todavía no habían llegado de Barcelona las piezas para montar la grúa Titán, cuando ya se empezó a cerrar el boquete número 3. Sin la ayuda del gigante mecánico,

“Primeramente se empezó a colocar los moldes para ejecutar en su sitio y entre la roca en su parte inferior, dos bloques que tapasen la parte baja del boquete. Cuando ya se tenía construido uno y parte del segundo, un temporal ocurrido en julio de 1899, destruyó toda la obra ejecutada. Hubo que desistir de este procedimiento y entonces se perforó la roca en su parte alta, se colocó un plano inclinado y por ella se lanzaron veintitrés bloques valiéndose para esta operación de un carretón. Con la defensa de estos bloques donde rompía el mar y al amparo de ellos debajo del antiguo muro colgado que allí existí y existe - sobre el que descansa el actual parapeto-, se colocaron sacos de hormigón portland con un volumen de 11.000 metros cúbicos, empezándose a construir mampostería hidráulica entre dicho muro de sacos y los bloques por la parte del mar y de ellos al interior de la dársena con un espesor de dos metros.

Se creyó cerrado el boquete y entonces para un mayor refuerzo y poder pasar la Titán hacia el rompeolas, se construyó un puente de arco apoyándose en los sacos, arco que luego se rellenó.

Se empezaron los trabajos de éste y cuando menos se pensaba un fuerte temporal se llevó la mampostería y los sacos de hormigón a que antes hacemos referencia, pero sin llevarse los bloques, aunque éstos sufrieron algunos cambios y roturas”¹².

Sin embargo, se respondió con gran celeridad:

“Ya tenemos de nuevo comunicado el mar con el interior de la dársena y entonces se construyó un muro de dos metros de espesor en la parte que linda con el actual varadero y dejando un hueco de 0,80 por 0,80 metros de donde partía hacia el mar la conducción o alcantarilla que tenemos al pie de la ermita donde existe un respiradero que expulsa el aire que penetra en dicha galería. La cubierta de dicha galería está formada en su parte de menos luz, con carriles distanciados 0,40 metros entre ejes y encima construida la mampostería. En la

¹¹ Ibidem.

¹² Ibidem.

parte más ancha donde hay más separación entre las rocas se cambiaron los carriles por vigas de hierro de gran resistencia, empleándose en total 2.864,143 Kgs.

Durante el tiempo que duró la construcción de esta reparación, que fue la definitiva hoy existente, se comenzó el parapeto en el rompeolas, llegando su construcción hasta el extremo del boquete número 2 y ejecutándose al mismo tiempo el cierre del boquete número 4 del que ahora nos ocuparemos”¹³.

3. 2. NÚMERO 4

El cierre del boquete número 4 fue el que menos problemas ocasionó:

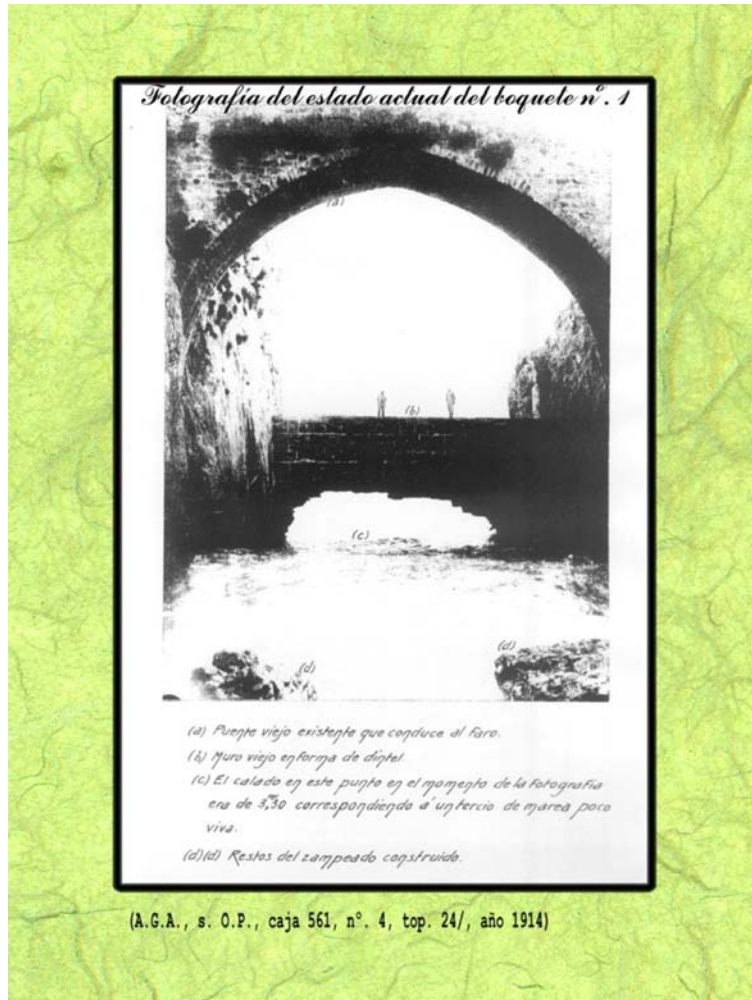
“Este boquete se cerró de una vez definitivamente, esto es, no ocurrió en él avería ninguna.

Su cierre se efectuó colocando entre las rocas y por la parte anterior al antiguo muro, bloques a soga y tizón, defendidos por un gran número de ellos que se arrojaron por la parte Norte y cuyo número consta en los libros oficiales. Encima de los bloques colocados a soga se construyó un macizo de mampostería de sección triangular como enlace entre bloques y cuerpo del antiguo muro. Por la parte interior hacia la dársena se rellenó con escollera, colocándose encima el pavimento del andén continuación del rompeolas”¹⁴.



¹³Ibidem.

¹⁴Ibidem.



3. 3. NÚMERO 2

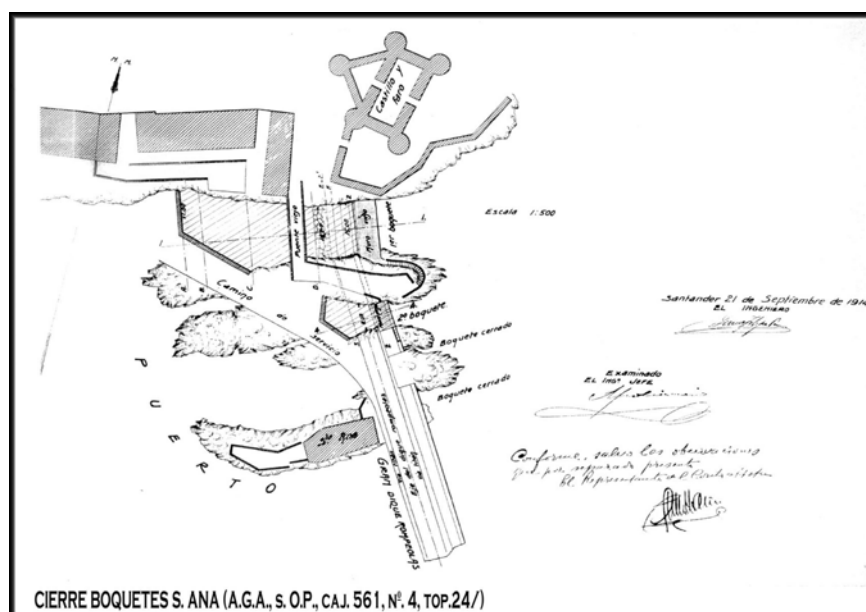
Mucho más difícil de atajar era el boquete número 2:

“No tiene la misma suerte el boquete número 2 que fue reparado varias veces, tantas como averías causó el mar por deficiencia en el proyecto de cierre, toda vez que ya el mismo autor (Riquelme) decía en su memoria que eran cierres provisionales y defectuosos.

Como entre las rocas de los otros boquetes, existía un antiguo muro y debajo de él se colocaron bloques, llenándose los espacios que entre ellos y las rocas quedaban, con mampostería hidráulica según se indica en los planos. En la parte interior de las rocas se construyeron, cimentándose directamente sobre ellas, los muros que aparecen en los planos como primera solución, coronados por un pequeño pretil de sillería análogo al proyectado para el boquete número 1.

Un fuerte temporal que hacía saltar el mar por encima del antiguo muro, arrastró el bloque hacia el interior del espacio limitado por los muros y entonces se acordó arrojar en este mismo lugar otros dos bloques relleno con escollera los espacios libres entre ellos.

Se tenía el temor de que no colocando bloques de defensa delante de este boquete pudiera llegar a romperse como ocurrió con el número 3 y entonces y en previsión de que también habrían de colocarse en el número 1 que ya había

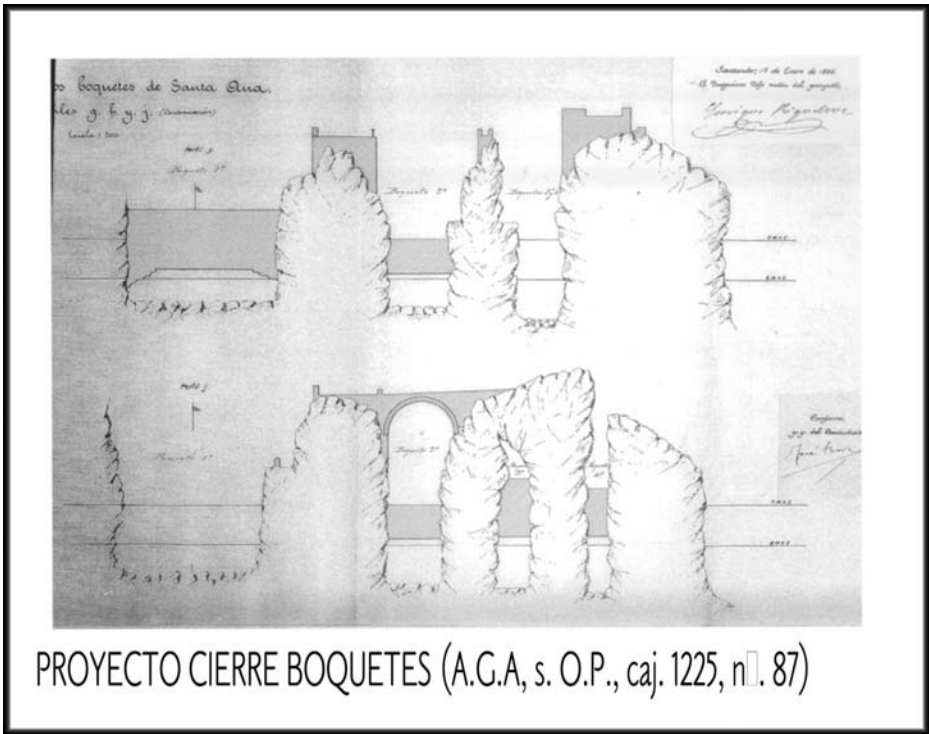
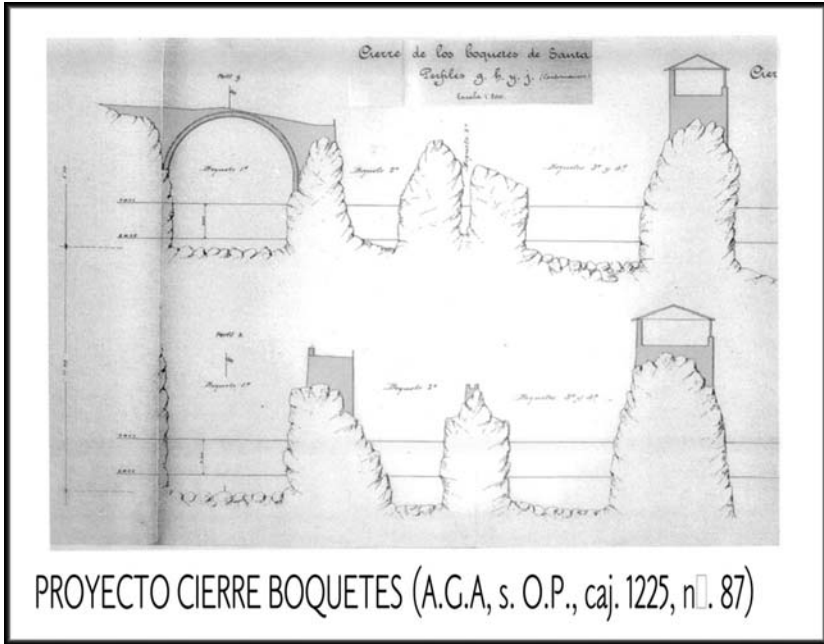


sufrido diversas averías, se ordenó retroceder con la Titán hacia la peña del faro. Dos operaciones preliminares era preciso realizar: primeramente construir unos muros que posteriormente habría que ejecutar para el paso de la Titán por encima de dicho boquete número 2, y segundo volar la roca que le separaba del número 1.

Se construyen dichos muros, se maciza con mampostería hidráulica uno de los espacios entre muros y el otro con pedraplén, se rehace el antiguo pretil y se ejecuta el pavimento prolongación del rompeolas y en forma análoga, quedando cerrado definitivamente.

Aunque para esta última obra había un proyecto de cierre independiente, juntamente con el número 1, no se pudo construir como estaba proyectado por la dificultad de encajar los bloques en dicho espacio interior, que como decimos se construyó con mampostería aprovechándose todos los bloques que en el proyecto figuraban para tirarlos como defensa de dicho boquete”¹⁵.

¹⁵Ibidem.



4. PROYECTO INTEGRAL DE CIERRE: 1914

Como hemos venido viendo, el cierre de los boquetes era, sin ninguna duda, la gran asignatura pendiente de los ingenieros y del propio puerto de Castro Urdiales. En un informe de la Jefatura de Obras públicas de Santander fechado en 1914 se recordaba que:

“De las obras de mejora del puerto de Castro-Urdiales que vienen ejecutándose por contrata desde hace veintiún años, la parte más importante la constituye el gran dique rompeolas de 550 metros de longitud, cuya construcción toca ya a su término. Indudablemente, debido al acierto del ingeniero Jefe autor de su proyecto D. Enrique Riquelme, y creo también, que por el esmero de la ejecución por parte del Contratista y de su ingeniero Sr. Oberty, así como por la celosa inspección que se ha venido ejerciendo por el personal de este jefatura, la construcción del citado dique rompeolas, ha tenido hasta ahora un éxito completo, sin que hayan ocurrido los accidentes desagradables que tuvieron lugar en otros puertos también exteriores situados en el mar Cantábrico. Sin embargo, al parecer, el éxito no ha sido completo en lo que se refiere al arranque, o por decirlo así, al estribo del citado rompeolas. He dicho al parecer, por que el ingeniero Sr. Riquelme, al redactar el proyecto general reformado, fecha 15 de abril de 1895 que es el vigente, salvo el acortamiento del citado dique y otras reformas aprobadas recientemente por la Superioridad, ya indicó la necesidad de cerrar en lo sucesivo de una manera definitiva el boquete 1º de las peñas de Santa Ana, aunque por el pronto solo proyectó la obra necesaria para evitar que entrara en el cuerpo propiamente dicho de las olas, aunque dejando pasar los salpicones y rociación de las mismas, valiéndose para ello de un gran plano o zampeado inclinado de fábrica asegurado en su pié por un fuerte muro.

En el llamado boquete número 1 que es el más importante y de una anchura media de 15,50 metros, se construyó muchos años antes de que se redactara el proyecto primitivo, un muro revestido de sillería y construido con gran solidez y 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 que fue empleado en su construcción. Dicho muro se sostenía, sin embargo, formando un gran dintel por debajo del cual penetraba el mar como puede deducirse del plano hoja número 6 antes citado.

En ese estado el muro viejo, fue proyectada y ejecutada la obra que antes indicamos, la cual ha resistido más de doce años, hasta que en los temporales de 1910 y 1911, fueron destruidas las obras casi en su totalidad, y al comprender el Ingeniero encargado en el otoño de 1912, que existía peligro inmediato de que al primer temporal se abriera una brecha que cortara por completo el camino de acceso al dique, o mejor dicho, que aislara a éste de tierra, ordenó al Contratista que ejecutara inmediatamente un zampeado de mampostería ordinaria hidráulica, en sustitución o como reparación del que había sido destruido. En vista de ello, ya tuve el honor de dar cuenta de los ocurrido a la Dirección General, con fecha 26 de octubre de 1912, haciendo una valoración aproximada de esta obra de reparación, que ascendía solamente a 2.595 pesetas, y la cual vuelve a ser atacada y destruida por los temporales, dando lugar a la convicción de que es necesario el cerrar aquel boquete de un modo definitivo.

Como manifiesta el Ingeniero y como también se observa en los citados planos del proyecto del año 1895, en el segundo boquete también existía un muro viejo socavado, por debajo del cual pasaba el agua, pero fue recalzado después de haber construido una protección de bloques artificiales. También fue recreado como indica el citado Ingeniero, pero existe un hoyo en el interior que hay necesidad de rellenar con fábrica con la resistencia necesaria para resistir el

*peso del Titán que tiene que pasar imprescindiblemente por aquel punto para conducirla al primer boquete*¹⁶.

Estaba claro: los mayores “rompedores de cabeza” venían de los boquetes 1 y 2. Con las someras recomendaciones dadas por Riquelme y los arreglos hechos “sobre la marcha” cada vez que había temporal no se conseguía nada. Por eso ya en el año 1912 el Ministerio autorizó a la Jefatura de Santander a realizar un proyecto exclusivamente enfocado al cierre de los boquetes, independiente del resto de las obras portuarias, para ver si así se acababa de una vez por todas con este enquistado problema.

Para finales del mes de septiembre de 1914 ya estaba en Madrid toda la documentación: el proyecto de cierre, los informes particulares del Ingeniero Jefe y las observaciones de la contrata dando su opinión sobre las obras. El 21 de enero de 1915 una Real orden mandaba realizar ya la obra del cierre, acompañada por el dictamen del Consejo de Obras públicas. Al poco tiempo comenzaron las obras, no sin antes haber conseguido Pozzi una prórroga para la ejecución hasta el año 1919.

4. 1. PROYECTO DE LUCIO FELIPE PÉREZ (21 DE SEPTIEMBRE DE 1914)

Lucio Felipe Pérez, el mismo que elaboró los proyectos del morro del rompeolas y contradique, fue en ingeniero encargado por la Jefatura de Obras públicas de la provincia de Santander para diseñar el proyecto de cierre de los boquetes de Santa Ana. Utilizó, además de los numerosos estudios que directamente sobre las grandes rocas hizo personalmente, el primitivo proyecto de rompeolas de Riquelme y el informe que en el año 1904 realizó el entonces famoso ingeniero-inspector del Ministerio Juan de Ezcurdia sobre el “El Plan de Puertos de la Zona Norte”.

Para las obras del cierre del boquete número 1 Pérez proponía en su proyecto firmado el 21 de septiembre de 1914:

“Se empieza por enrasar el suelo con escollera menuda, operación análoga a la que hace el buzo en el basamento de escollera en su coronación.

Una vez enrasada se coloca con la grúa Titán dos filas de bloques de defensa del modelo de los que se han empleado en el dique rompeolas y al abrigo de los mismos, procederá el buzo a la construcción del muro de sacos de hormigón que en el dibujo se detalla y cuya línea de enrase en la coronación es de 5,00 metros de espesor con taludes de 1 y 2. Se adosará a este muro otro de pedraplén que se enrasará a la misma altura que el anterior, y encima envolviendo a los dos se pondrá una tortada de hormigón de 0,50 metros de espesor que servirá de losa de erección para levantar el muro de bloques de hormigón análogamente a como se ha construido el dique rompeolas en los 550 metros de longitud. El cuerpo del muro, así como el parapeto y el pretil es el mismo tipo del dique rompeolas y habiendo éste dado un resultado tan magnífico que no se ha producido ninguna

¹⁶A.G.A., s. O.P., caja 561, nº. 4.

avería en todo el tiempo de su construcción, siendo tal vez la única obra que en el mar Cantábrico se ha construido con tan gran éxito”¹⁷.

Sobre el boquete número 2 señalaba el ingeniero:

“Al ejecutar la obra hubo necesidad de demoler el puente que unía el mirador de Santa Ana con las rocas de los boquetes segundo y tercero, con lo cual se dejó el camino de servicio descubierto a la acción del mar en el espacio comprendido entre los boquetes segundo y tercero y al abrigo de los bloques que se pusieron al exterior como se indica en el perfil de la hoja segunda se construyó el macizo de hormigón no adosado sino debajo del muro viejo volviendo a reconstruirlo de este modo. Desde luego se observó que no era posible dejar el camino de servicio sujeto a los embates del mar y hubo necesidad de elevar la rasante del muro viejo hasta la del camino de servicio, y como además la grúa Titán se retiraba después de la campaña de verano al abrigo de las rocas del promontorio de Santa Ana, pronto se comprendió que había necesidad de prolongar el parapeto general del dique rompeolas no solamente para defender la grúa, sino para que quedase el acceso franco en todo tiempo al dique rompeolas. Así se hizo en la parte señalada con tinta negra en la hoja 1ª, no terminándose de cerrar como se propone ahora la totalidad del espacio, porque se observó algún movimiento de los bloques que se pusieron para Titán era indispensable dejar abierto parte del espacio para que pasase la pluma.

Entre la coronación del muro viejo hasta la rasante del camino de servicio y éste, ha quedado un pozo de 7,10 metros de profundidad que es necesario rellenar (...) con bloques de hormigón (...) y rellenar los espacios irregulares con mampostería hidráulica...”¹⁸

4. 2. INFORME DEL INGENIERO JEFE, RAFAEL APOLINARIO (29 DE SEPTIEMBRE DE 1914)

En el informe preceptivo mandado a Madrid por el Ingeniero Jefe básicamente se estaba de acuerdo con el plan de actuación propuesto por Lucio Felipe Pérez, pero introduciendo algunas matizaciones. Decía, al referirse al boquete número 1:

“En la hoja 2ª de los planos del adjunto proyecto, se representa la sección tipo que se propone para este primer boquete, así como también el estado actual del muro viejo del que antes nos hemos ocupado, el cual va perdiendo uno a uno los sillares que le arrebató el temporal, pero conservando todavía la forma de puente o dintel. Creo que está bien estudiada la sección tipo, y que no debe suprimirse por una economía que entiendo estaría mal entendida, el macizo de sacos de hormigón que se propone y que considero necesario dada la enorme rompiente en aquel punto, y cuya clase de material se acaba de emplear con buen éxito en el morro del contradique con arreglo al proyecto aprobado. Creo también necesaria la protección exterior de bloques que se propone. Únicamente debo advertir, que no

¹⁷Ibidem, Memoria, 1914.

¹⁸Ibidem.

encuentro tan acertado que los bloques del cuerpo del muro, insistan sobre dos clases de fábricas de asiento diferente, como son los referidos sacos de hormigón al exterior y la escollera al interior; pero creo puede aceptarse siempre que la escollera no se eche en forma perdida, sino que se concierte bloque por bloque para evitar un asiento que podría ser perjudicial a la obra, lo que ya se advertirá a la contrata. Veo también que el muro viejo va a impedir que el Titán pueda hacer descender en sentido vertical los bloques exteriores de protección, pero entiendo que no hay inconveniente en acabar de destruir con barrenos el citado muro viejo, pues ya de nada sirve para cerrar aquella brecha, si bien habrá que tener la precaución de retirar el material desplomado, bien directamente o esperando a que se lo lleve un temporal algo fuerte, para que los mencionados bloques artificiales, se puedan asentar directamente y en buenas condiciones sobre el terreno natural.

En los perfiles 2 y 3 de la misma hoja de planos, se aprecia el desmonte que hay que hacer en el peñón contiguo para poder instalar en él y pasar el Titán que ha de colocar los bloques artificiales y los grandes sacos de hormigón. A dicho desmonte se le da la anchura de 7,50 metros que es la necesaria para el paso del Titán. Terminado el muro de cierre se construirá un pedraplén hasta enrasar y unir el camino de servicio”¹⁹.

Con el plan de actuación del segundo boquete estaba completamente de acuerdo con el ingeniero redactor. Y acababa señalando que: *“El presupuesto de ejecución material de las obras del adjunto proyecto, asciende a 94.431,89 pesetas y el de la contrata a 108.596,67 pesetas, y por todo lo expuesto creo que merece ser aprobado por la Superioridad”²⁰.*

4. 3. OBSERVACIONES DE LA CONTRATA, JULIO OBERTY (14 DE OCTUBRE DE 1914)

Guillermo Pozzi, cabeza visible de la contrata, envió con fecha de 14 de octubre de 1914 a Madrid una serie de observaciones redactadas por su ingeniero Julio Oberty²¹. Eran algunos “peros” al proyecto de L.F. Pérez. Y empezaba haciendo una “historia” del problema de los boquetes, no sin antes vanagloriarse en que sus conocimientos eran el fruto de los muchos años que ya llevaba trabajando en el puerto de Castro Urdiales:

“Se trata principalmente de cerrar el boquete de unos 18 metros de anchura, que dejan entre si las llamadas Peñas de Santa Ana, de las que arranca el rompeolas construido, por el cual penetraban libremente en otro tiempo las olas, en el espacio abrigado del antiguo fondeadero; siendo imponente el ímpetu con que el mar invade normalmente el estrechamiento de que se trata, en los grandes temporales del Cantábrico.

Obra ha sido esta, con razón, siempre considerada de absoluta necesidad; antes para el resguardo de la pequeña dársena y hoy para la defensa del nuevo puerto y del camino de servicio del rompeolas que a sus inmediaciones pasa; pero a la cual,

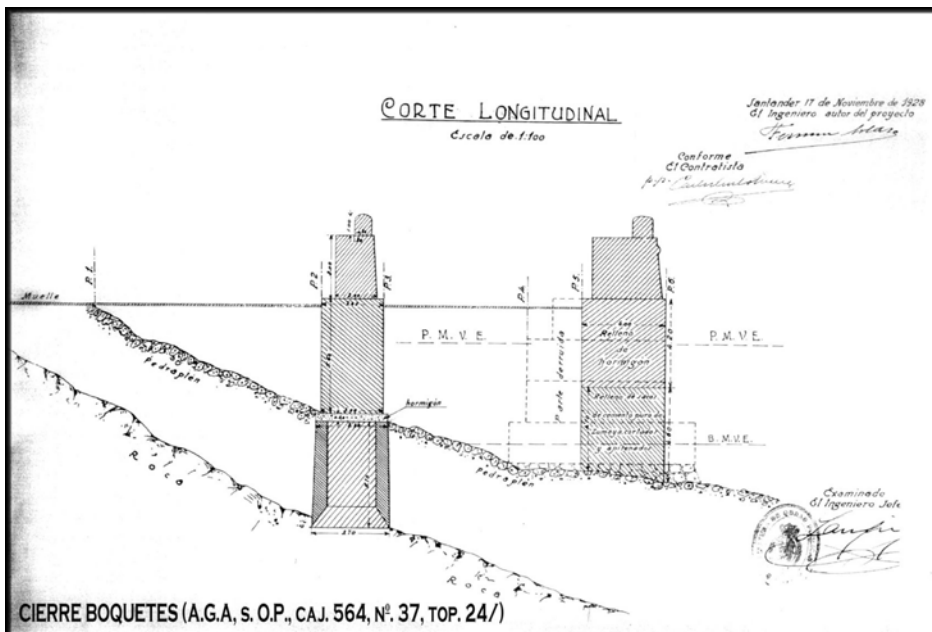
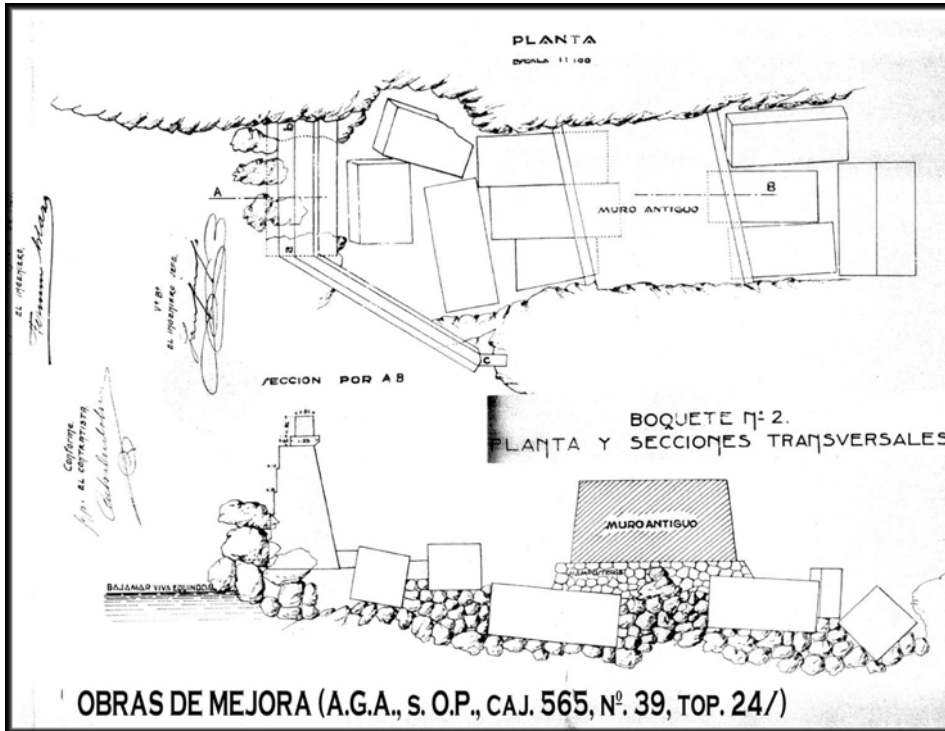
¹⁹ Ibidem, “Informe del Ingeniero Jefe de obras...”.

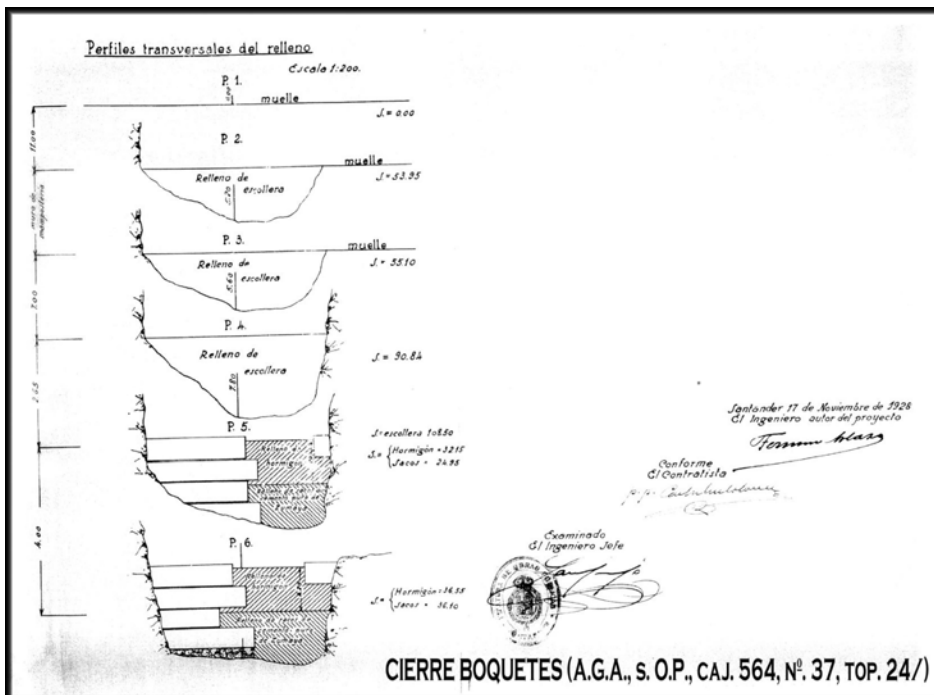
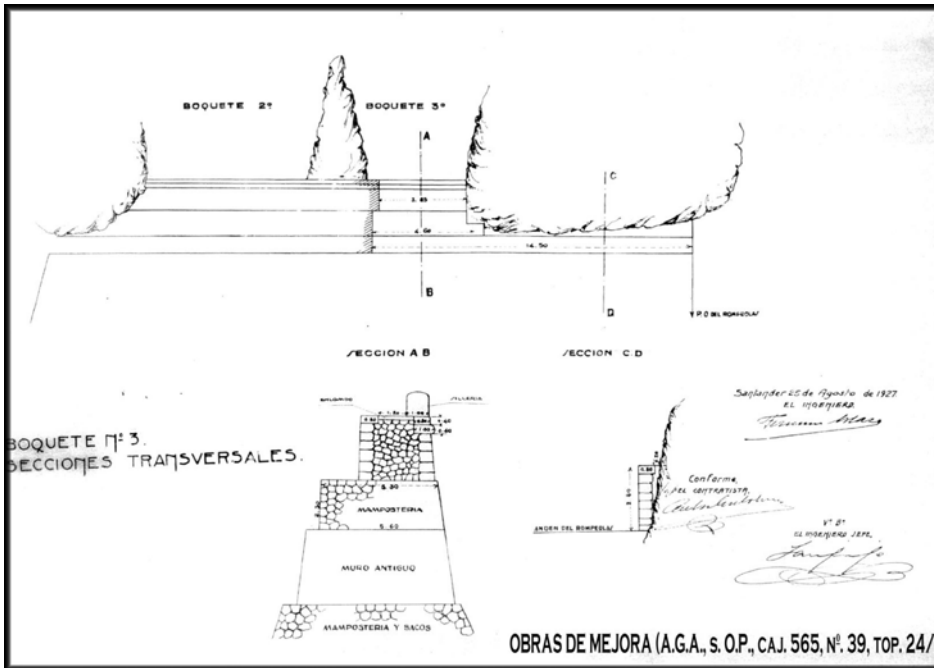
²⁰ Ibidem.

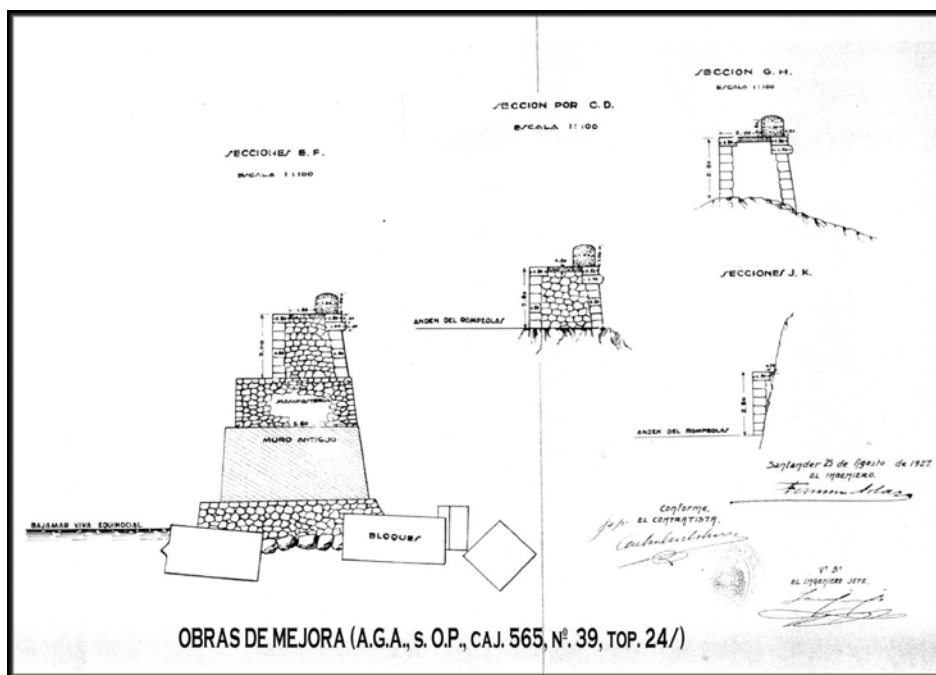
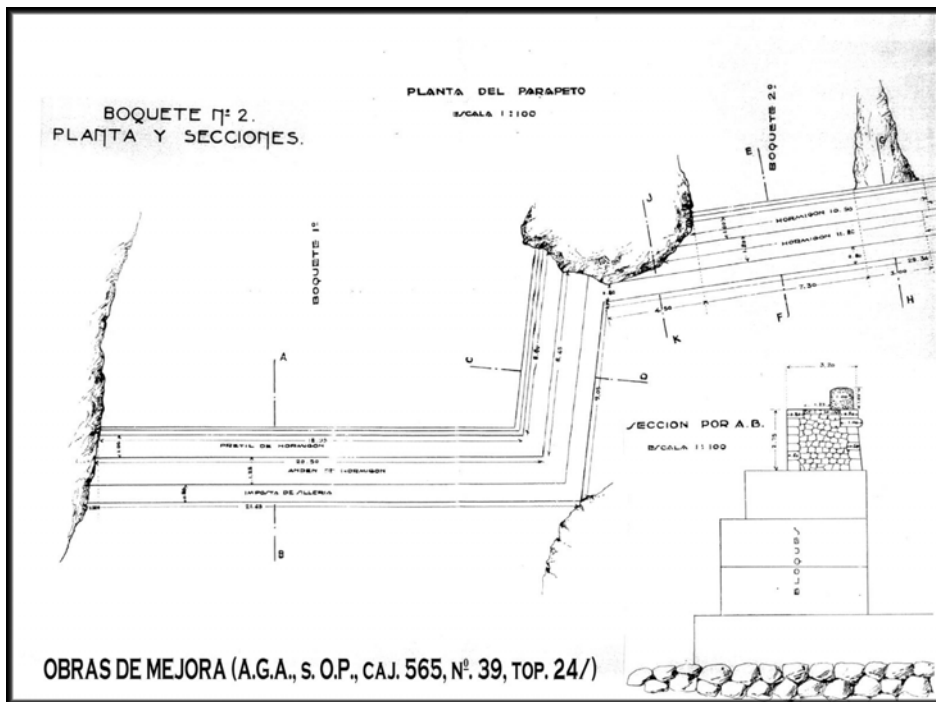
²¹ Oberty había nacido en Turin el 18 de noviembre de 1849.

en nuestra humilde opinión, no se le ha dado hasta ahora la importancia que merece, con relación a la robustez con que debe ser construida.

El primer cierre de que tenemos noticia, fue establecido, varios años antes de formularse el primitivo proyecto del puerto, por el entonces Ingeniero Jefe de la provincia D. José de Peñarredonda. Consistía en un muro de sillería, apoyado en 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.

El presupuesto reformado del puerto, contenía ciertas partidas para restablecer el cierre, pero sin proyecto detallado. Hicieronlo los ingenieros de la inspección, ordenando su ejecución a la contrata, la cual llevó a cabo las obras con estricta sujeción al Pliego de condiciones facultativas.

Se construyó un zampeado general del fondo inclinado de la canal del boquete, sostenido en su parte inferior por una cadena de sillería desbastada, poco más alta que el nivel de bajamar equinoccial, y subiendo en rampa, en longitud de 25 metros, hasta terminar en un muro de contención del camino de servicio.

Algunos años ha resistido esta obra, sufriendo diversas vicisitudes y reparaciones; pero al fin se rompió la cadena, desmoronándose el zampeado; y en el invierno de 1913 a 1914 llegaron las olas a destruir parcialmente el muro, inutilizando el camino de servicio”²².

Para el contratista el proyecto de Pérez se parecía al viejo, y desacreditado en la práctica, que a mediados del siglo anterior había realizado el ingeniero Peñarredonda:

“Después de estos hechos, de tan eleocuente enseñanza, la práctica ha venido a convencer a todos de que, para resistir a los embates del mar, en este sitio tan peligroso, hacen falta obras más serias que las que hasta aquí ejecutadas; y con este fin se presenta a la aprobación de la Superioridad el proyecto actual de los Boquetes n.º. 1 y n.º. 2. Dado la escasa importancia de este último, nos ceñiremos a analizar el primero.

Se propone un muro de sillares artificiales, provisto de su parapeto, como el del rompeolas. Este muro insiste sobre un basamento mixto, de hormigón en sacos, al exterior, y de escollera, en el interior. Al pie del muro van dos hiladas de sillares artificiales, a tizón, para su defensa.

Es un proyecto semejante al del ingeniero Sr. Peñarredonda, con la diferencia de que, en la mitad exterior del basamento, la escollera ha sido sustituida por sacos rellenos de hormigón de Portald con defensa”²³.

El gran problema que la contrata veía en el proyecto era que todo él se hacía sin realmente conocer la forma del suelo marino en el boquete número 1. Se permitía indicar a los especialistas del Ministerio la conveniencia de meter el muro más hacia tierra, unos cuatro metros, para que el golpe de mar fuera menos contundente y para que el Titán pudiera trabajar más cómodamente al arrojar los materiales. Además, según las estimaciones de Oberty, la unión diseñada en el basamento sobre la base de sacos de hormigón unidos a la escollera con hormigón hidráulico no aguantaría el empuje de las aguas. Y, por último, también difería en el diseño de los sillares, porque sería mucho mejor que fueran más grandes y labrados²⁴.

4. 4. DEFENSA DEL INGENIERO TITULAR

Cuando las observaciones de la contrata llegaron a Santander, el autor del proyecto, L. F. Pérez, elaboró rápidamente un pliego técnico de defensa, en el que, de alguna manera, deja traslucir, por lo impactante de las opiniones, el malestar que creó la cuestión:

²² A.G.A., s. O.P., caja 561, n.º. 4, “Observaciones de la contrata acerca del Proyecto de cierre de los Boquetes de Santa Ana, en el puerto de Castro-Urdiales”.

²³ Ibidem.

²⁴ Ibidem.

“Empieza por afirmar la contrata que el proyecto presentado es semejante al del Ingeniero Sr. Peñarredonda y luego señala las diferencias. Como estas afectan a la defensa, a la base de sustentación y al cuerpo general del muro, resulta que no hay más semejanza sino que ambos muros se han proyectado para cerrar el mismo portillo. Hace la objeción de que no podrán sentarse en obra los bloques de defensa tal como se representan en la sección tipo con la grúa Titán; no dejo de reconocer que esta operación será laboriosa, pero espiando el bloque con cables, una vez suspendido con las cadenas de la grúa Titán y haciendo que los cables pasen por argollones convenientemente emplazados en las rocas, se podrán colocar los bloques en los lugares que indique el buzo para que este los presente y se asienten en el portillo debajo del dintel o muro viejo, donde se indica en el proyecto. Como no es posible por dificultades de ejecución cerrar el portillo número 1 como se ha hecho con los demás portillos con excelente resultado, al proyectar cerrar el portillo n.º. 1 en la forma que propongo en el proyecto, es precisamente para evitar lo que la contrata propone; es decir, dejar un hueco entre el muro viejo y el nuevo, de cuatro metros próximamente. Porque este hueco lejos de disminuir el golpe de ariete lo que hace es que el golpe de ariete lo resiste únicamente el muro que se proyecta, sin que el muro viejo tenga utilidad alguna hasta el punto que propone se derribe, mientras que con el muro de cierre en la forma proyectada, el muro viejo y la defensa contribuirán en gran parte a quebrantar y disminuir la acción del oleaje, porque el golpe de ariete que produce al romper la ola cuando entra en el portillo (esta rompe porque al faltarle fondo para el movimiento orbitario de sus moléculas se transforma este movimiento en el de traslación) produciéndose la rotura de ola con los formidables golpes de ariete que en aquel paraje se observan; así se, que el retirar el muro los cuatro metros que propone la contrata, no tendría más consecuencia, que las de aumentar la obra porque las rocas laterales donde intesta, abren cada vez más a medida que se separa la línea de cierre del muro viejo, y además que el muro viejo, o los residuos del mismo, pierdan eficacia en su benéfica acción de defensa. Se hace también la objeción por la contrata de que el basamento mixto de escollera y sacos de hormigón tiene el inconveniente de que la tongada de hormigón que lo corona, se rompería por la desigualdad de asientos de uno y otro material. Esta objeción tendría importancia si no fuera como es en la actualidad el cimientado de roca y no fuera el personal que ejecuta estas escolleradas tan diestro como lo es realmente, de modo que teniendo cuidado en la ejecución de la escollera, cargando esta provisionalmente con bloques, antes de enrasarla con la tortada de hormigón, no hay temor a que produzca los asientos y en cambio se consigue la economía que supone emplear escollera que en el cuadro de precios figura a 7,00 pesetas el metro cúbico, mientras que la fábrica de sacos de hormigón es de 49,35 pesetas la misma unidad. No merece tampoco que me detenga en los temores que abriga la contrata en el empleo de los sacos de hormigón para el basamento del muro de cierre, porque claro está que disponiéndose como se dispone de la grúa titán y de los bloques artificiales, ha de trabajar el buzo en aguas tranquilas y en mucho mejores condiciones que ha trabajado en el basamento del morro que también se ha construido de ese material, con excelente resultado. Por último la contrata propone la construcción del muro de cierre en su totalidad con bloques artificiales y hace algunas objeciones a la forma de asentar los bloques de defensa. Desde luego esta forma de hacer el cierre es la primera que se ocurre, pero dada la naturaleza del suelo lleno de grietas profundas, puntas salientes y rugosidades pronunciadas, el asiento de la 1ª hilada de bloques sería muy difícil, porque la única

forma de sentarlos horizontalmente, sería rebajar la roca por medio de pistoletas hasta hacerla horizontal, trabajo que había que ejecutar el buzo y que necesariamente sería muy costoso, además de difícil comprobación. Esto en la hipótesis de que se pudiera conseguir lo cual no es seguro, por eso he abandonado el procedimiento de construir el basamento de bloques de hormigón y propongo ejecutarlo con sacos de hormigón que no tiene más inconveniente que el de ser más caro, pero en cambio es de seguro resultado. Si propongo enrasar el suelo con mampostería u hormigón hidráulico antes de sentar los bloques de defensa, es porque lo considero más fácil de ejecutar que empleando para el enrase los explosivos por el buzo, con los inconvenientes que antes he mencionado, que a juicio del Ingeniero que suscribe son mayores que el que indica la contrata para este procedimientos, que tiene poca importancia cuando el sistema se emplea únicamente en los bloques de defensa, como sucede en este proyecto”²⁵.

4. 5. DEFENSA DEL INGENIERO JEFE (6 DE NOVIEMBRE DE 1914)

También el Ingeniero Jefe de Santander, ante las observaciones del contratista, envió a Madrid un informe defendiendo el proyecto de su subordinado L. F. Pérez. Muy sutilmente, sin grandes aspavientos, dejaba traslucir cierto malestar por la participación de la contrata en todo el asunto:

“El citado Ingeniero no encuentra justificada la intervención del Contratista en este asunto; pero yo entiendo que si bien no es admisible que se pase a informe de los contratistas los proyectos redactados por los Ingenieros del Estado, por competentes que sean los técnicos que asesoren a aquellos, no encuentro inconveniente en que cuando se redactan proyectos reformados de importancia, se de vista al contratista, pues con esto en nada se merman las facultades de la Administración que en definitiva ha de resolver lo que crea conveniente, y además porque más tarde o temprano tendrá el contratista necesidad de conocer los planos y presupuestos de los que hay que remitirles copia para que puedan ejecutar las obras, y siempre están a tiempo de hacer ante la dirección las observaciones que crean necesarias. Sin embargo agradecería mucho a la Superioridad, que si lo estima procedente, me indicara si en lo sucesivo y en casos análogos, es decir de reformados importantes de obras de puertos, parece o no pertinente oír la contratista”²⁶.

Sospechaba Rafael Apolinario, el Ingeniero Jefe, que detrás de las observaciones de Pozzi había un intento de cobrar más dinero, a modo de indemnización, por las nuevas obras y la utilización de subcontratas²⁷ no contempladas en el pliego primitivo de concesión de las obras:

²⁵ A.G.A., s. O.P., caja 561, nº. 4, “Proyecto reformado de cierre de los boquetes números 1 y 2 en las Peñas de Santa Ana...”, doc. 1.

²⁶ A.G.A., s. O.P., caja 561, nº. 4, “Ampliación del informe del Ingeniero Jefe sobre el adjunto proyecto reformado del cierre de los boquetes 1º y 2º en las peñas de Santa Ana del puerto de Castro Urdiales”.

²⁷ En más de una ocasión los documentos municipales se refieren al propio Julio Oberty como “Ingeniero destajista”.

“De igual manera que el Ingeniero encargado, tengo oído que hace muchos años hizo el contratista una especie de destajo de parte de las obras con su representante oficial residente en Castro Urdiales, pero para la Administración no existe más contratista que D. Guillermo Pozzi, el cual según tengo entendido se asesora no solamente del ingeniero italiano Sr. Oberti que tiene al frente de las obras, sino también de un competente Inspector de Caminos, Canales y Puertos hoy jubilado”²⁸.

Acababa este segundo informe del Ingeniero Jefe apostando por el proyecto de Pérez, pero introduciendo algunas pequeñas modificaciones:

“Por todo lo expuesto, creo que no deben tomarse en cuenta las variantes propuestas por el contratista en el escrito que se acompaña y que debe ser aprobado el adjunto proyecto presentado por el Ingeniero del Estado encargado de la obra, con las pequeñas modificaciones que he indicado en mis informes que podrían concretarse en el siguiente resumen:

1º.- Se destruirá la parte de muro viejo que existe en la actualidad en forma de dintel en el boquete número 1, para lo cual se fijará si se creé necesario, un precio contradictorio, y habrá que esperar a extraer o a que un temporal retire los productos de dicho muro viejo del fondo en aquel punto, antes de proceder a la construcción del nuevo cierre.

2º.- El enrase del terreno para colocar horizontalmente la primera hilada de los bloques exteriores de defensa, se hará con pequeños sacos de hormigón que se colocarán por el buzo esperando para ello un día de calma en la mar y debiendo colocarse dicha primera fila de bloques lo antes posible después de colocado aquel enrase.

3º.- Las dos hiladas de bloques de defensa se colocarán de manera que su paramentos interiores coincidan en el mismo plano vertical y a una distancia de 1,50 metros del paramento exterior de la superestructura. De ser posible se hará un escalón de 0,20 metros en los citados bloques para que encajen ambas hiladas; para lo cual podrá darse a cada una de ellas una altura total de 2,20 metros. Estos sillares han de quedar perfectamente ajustados a juicio del Ingeniero encargado.

4º.- El macizo de sacos de hormigón se colocarán en días que no exista marejada alguna y se apoyará directamente sobre los bloques de defensa para que, de ser posible, se adhiera a los mismos.

5º.- La parte de cimentación que se propone de escollera, se hará con el mayor esmero para evitar un asiento que pueda ocasionar una rotura de la tortada de hormigón que ha de llevar superiormente”²⁹.

5. OBRAS REALES EN EL CIERRE DE LOS BOQUETES NÚMERO 1 Y 2

Las obras de cierre se llevaron a cabo siguiendo el proyecto de L. F. Pérez y el dictamen técnico del Ingeniero Jefe. Pero, como en otras ocasiones, la marcha de las obras

²⁸ A.G.A., s. O.P., caja 561, n.º. 4.

²⁹ Ibidem.

obligó a realizar algunas modificaciones y variaciones. Así fueron finalmente las obras según los informes conservados en la Jefatura de Obras públicas de Santander:

“BOQUETE NÚMERO 1.- *El asiento de la primera hilada de bloques estaba proyectado sobre sacos de hormigón, pero sin duda por dificultades de construcción y por otras causas que desconocemos, se hizo dicho asiento sobre escollera previamente arrojada.*

Como quiera que al hacerse la voladura de la roca situada entre este boquete y el número 2 caería gran cantidad de piedra dentro del primer boquete, no parece natural que se extrajera para luego verter la escollera.

El relleno de los triángulos al lado de la roca no se hizo con mampostería como se indica en el proyecto, si no con hormigón en sacos con cemento Pórtland para formar muretes de contención y el relleno se hizo con hormigón en masa de cemento Zumaya.

En los bloques artificiales aparece un aumento de volumen a causa de los siete bloques que se colocaron de más en la primera hilada y nueve que se arrojaron posteriormente en la defensa con el fin de que pudiese trabajar el buzo en condiciones, pues de lo contrario con los golpes de mar hubiese sido imposible. (Estas razones se exponen en documentos y cartas). Hay además un bloque armado con carriles, tipo especial, cuyo dibujo aparece en nota del Ayudante y que suponemos fue mandado hacer para colocarlo en el sitio más castigado por la resaca.

El volumen total de todas las unidades que componen el parapeto está aumentado sensiblemente, pero hay que tener en cuenta que la longitud de éste se ha aumentado bastante, porque una vez desapareció la roca por su voladura, fue necesario construir y prolongar el parapeto. La variación que se ha ejecutado ha sido en el pretil de este último que se construyó de hormigón hidráulico. El pedraplén del relleno es un poco menor que el del proyecto, pero en cambio el desmonte en roca es bastante superior como puede verse por los transversales correspondientes.

Por último se ejecuta por orden del Ingeniero Jefe un refuerzo de mampostería de cincuenta metros cúbicos con el fin de contrarrestar una avería producida por un temporal en las primeras hiladas.

BOQUETE NÚMERO 2.- *En este boquete y antes de ejecutar los muros para el paso de la Titán, se levantó el plano que se acompaña, para servir de base a la redacción del proyecto reformado. Se pensó colocar dentro del boquete los bloques que figuran en el proyecto reformado, pero en el momento de la construcción se vio que había que demoler los muros antes construidos para paso de la Titán, lo cual era un gasto inútil y entonces se acordó macizar con mampostería el espacio entre muros de uno de los lados y con pedraplén el otro. De ese modo se conseguía una gran economía que compensaría en parte el costo de los bloques que era necesario arrojar en la defensa como protección, pues el muro exterior se veía aumentado. Así se explica el gran número de bloques que fue preciso emplear en la reparación de este boquete.*

En el parapeto se ha variado la fábrica del pretil que ahora es de hormigón y el andén del citado parapeto que también es de igual clase de fábrica.

Con la construcción de estas obras parece que ya se ha cerrado definitivamente este boquete, pues han sido varios y fuertes los temporales pasados y no se ha notado hasta el momento presente movimiento alguno que haga pensar en una futura avería”³⁰.

³⁰ A.G.A, s. O.P., caja 565, nº. 39.

6. FINALIZACIÓN OFICIAL DE LAS OBRAS DEL PUERTO DE CASTRO URDIALES Y ÚLTIMO SUSTO

El Ingeniero Jefe de Obras públicas de Santander emitía un informe el 25 de agosto de 1927 en el que al final del mismo rubricaba que la recepción definitiva y oficial de las obras del puerto de Castro “*se llevó a cabo según acta suscrita en 10 de junio de 1927 y fue aprobada por la Dirección general con fecha 29 del mismo mes y año, habiendo transcurrido 38 años desde el comienzo de estas obras hasta la fecha*”³¹.

Después de la “friolera” de casi cuatro décadas, las obras monumentales del puerto de Castro acababan oficialmente. Pero, sin embargo, en 1926, cuando se estaban tramitando todos los expedientes certificados para la recepción final, el boquete número 1 volvió a dar un estruendoso susto: “*Ya parecía cerrado definitivamente este boquete, cuando un golpe de mar producido durante un fuerte temporal arrastró algunos bloques de las últimas hiladas y forma un enorme boquete por donde penetra el mar llevándose gran parte del pedraplén de relleno*”³².

Fuera ya de lo que hasta entonces se había considerado las Obras Generales del Puerto, hubo que realizar un nuevo proyecto de arreglo del cierre: “*Este es el estado actual de este boquete, para cuyo cierre, se redactó por el que suscribe, ateniéndose a lo dispuesto en la R.O. de 10 de junio de 1926, un proyecto fechado en 14 de mayo del presente año (1927) y que ha sido devuelto por la Superioridad con el fin de que se redacte nuevamente con arreglo a lo dispuesto en el dictamen del Consejo de obras públicas*”³³.

6. 1. ULTIMO CIERRE DEL BOQUETE NÚMERO 1

La brecha abierta en este indómito boquete parece que fue debida “*a que los bloques están apoyados sobre terreno de acarreo y al producirse la socavación de este terreno por los esfuerzos de la mar se han movido los bloques que han terminado por ser arrastrados dejando de nuevo descubierto el boquete. No creemos posible el intentar llegar a encontrar terreno firme en el lugar de ubicación de los bloques*”³⁴.

La solución final, quedando prácticamente como ahora está, fue el resultado del nuevo proyecto aprobado en 1928:

³¹ Ibidem.

³² Ibidem.

³³ Ibidem.

³⁴ A.G.A., s. O.P., caja 564, n.º. 37, “Proyecto de cierre del boquete número 1 de las Peñas de Santa Ana del puerto de Castro Urdiales”, Santander, 27 de diciembre de 1928.

“Aprovechando la visita del Inspector se definió el emplazamiento del nuevo cierre, retrasando un poco el antiguo, y utilizando el resguardo de éste para ejecutar aquel, lo que facilitará notablemente la construcción evitando innecesariamente con el mar abierto en un sitio atacado con extraordinaria violencia, sin que por ello se pierda espacio que de todas suertes no era utilizable.

Definida la ubicación de la obra quedaba el procedimiento: el Ingeniero propone la construcción de unos cajones sin fondo que serán hincados en el terreno una vez ejecutado el cierre provisional del boquete en la forma indicada por la Superioridad en sus instrucciones anteriores, y sobre ellos y estribado en la roca se construirá el muro hasta la rasante del paseo.

Calcula el cajón por los esfuerzos a que ha de estar sometido y apunta la idea de que aún las enseñanzas de la hinca del primero podrán utilizarse para modificar el segundo si necesario fuera.

Determinado el procedimiento, calcula el precio de las distintas unidades de obra que han de intervenir en la construcción, y acompaña los planos de esta y el pliego de condiciones correspondientes, adicional a los de la contrata, redactando el presupuesto en forma reglamentaria, como todos los demás documentos y que se eleva a la cifra de 90.636,51 pesetas para el presupuesto de contrata”³⁵.

³⁵ Ibidem.

XIII

VALORACIONES Y REFLEXIONES FINALES

1. CASTRO URDIALES EN EL CONTEXTO PORTUARIO DEL CANTÁBRICO PRÓXIMO

Desde una perspectiva geográfica y costera podemos considerar que Castro Urdiales se encuentra aproximadamente en la mitad de la línea litoral que recorre Vizcaya y la actual comunidad autónoma de Cantabria. Esta es, por lo tanto, la zona, en mi opinión, más apta para realizar una comparación general entre las obras realizadas en nuestro puerto y las de los vecinos vizcaínos y cántabros, y poder así valorar mejor todas las transformaciones que hemos estado viendo en los capítulos anteriores. De momento dejaremos a un lado, por razones evidentes de tamaño y estructura, los especialísimos casos de Santander y Bilbao, y haremos el cotejo con todos aquellos puertos que por sus dimensiones de salida y volumen urbano no estaban lejos de Castro Urdiales.

De salida, como iremos viendo, podemos afirmar que prácticamente es imposible a la altura de la tercera década del siglo XX encontrar en toda esta franja costera un puerto con las características y dimensiones del de Castro: un rompeolas de casi 550 metros de longitud, otro contramuelle de aproximadamente 350 metros, amplia bocana de entrada de 300 entre las puntas de los diques y con 9 metros de calado, el muelle de Eguilior de casi 150 metros, y un total de 224.000 metros cuadrados de superficie abrigada. Pero hagamos el pequeño repaso comparativo antes anunciado, empezando por la costa de Vizcaya.

Casi todos los puertos vizcaínos, y también los cántabros como veremos, buscaron, pero muy a finales del XIX, combatir los dos grandes problemas portuarios que tenían sus barcos de pesca: el peligrosísimo cruce de las barras en las entradas y la acumulación de arenas en las dársenas, siempre colocadas demasiado cerca de la playas. A diferencia de Cantabria, contaron con la ayuda presupuestaria del Ministerio y también con la de la Hacienda de la Diputación.

En Ondarroa se acometieron desde mediados del siglo XIX obras portuarias con dos objetivos muy claros: encauzar el río en su tramo final e impedir la entrada de arena en las áreas de fondeo y trayecto obligado de los barcos. Pero los diques más grandes, al igual que en Castro, se construyeron en las dos últimas décadas del siglo XIX y primeros años del siguiente: hacia el año 1880 se erigió el muelle de la Cofradía con 212 metros de longitud, y en los años veinte del siglo siguiente el malecón Norte de 160 metros. Como vemos, obras de dimensiones mucho más reducidas que las castreñas.

Un caso que encaja perfectamente en la descripción formulada anteriormente fue el del puerto de Lequeitio, que a partir del año 1865 empezó a elaborar proyectos para atajar la obsesión histórica de la entrada de arena en las zonas de fondeo más utilizadas. También algo parecido ocurría con el pequeño puerto de Ea, colocado a la salida de otra ría. De nuevo, muy a finales del siglo XIX logró que se construyera una pequeña dársena, delimitada por un dique Norte de 120 metros, otro dique Sur de 180 y una bocana de 12 metros.

De algo más calibre fueron las obras efectuadas en Elanchobe a partir de 1873; cuando se construyeron los diques para conformar la dársena de su puerto, culminados a comienzos del siglo XX con un rompeolas Norte de 213 metros y el dique Sur de 116. En total se consiguieron 14.680 metros cuadrados de área abrigada.



Mundaca, el antiguo profondeadero de Bermeo, fue objeto de numerosos proyectos de canalización y supresión de la barra de su ría; pero al final siguió tan sólo siendo un pequeño puertecito con pocas dotaciones técnicas. Muy tardías, y no muy grandes, fueron las obras de Arminza: los dos actuales muros se levantaron en el año 1932. En Plencia se erigió, al final de la ría, un dique rompeolas, también de reducidas dimensiones, desde las rocas de los Arcotes en 1915. Y, ya muy cerca de Castro Urdiales, en Ciérvana no se levantó algo que pudiera

ser considerado como una pequeña dársena hasta 1920.

Muy probablemente, por muchas semejanzas de estructura económica, devenir histórico y hasta calibre de población, Bermeo a mediados del siglo XIX era el puerto vizcaíno más parecido a Castro. También allí, con un muy fuerte sector pesquero, con avances y retrocesos, se empezaron a ampliar sus dotaciones técnicas portuarias desde entonces. Acabando con el importante proyecto, fechado en 1912 y finalizado de ejecutar en 1930, de la construcción de un rompeolas de 275 metros, un contramuelle y una bocana de 95 metros de amplitud. Como de nuevo podemos comprobar, muy lejos de las obras ejecutadas en Castro Urdiales. Prácticamente la mitad.

Si ahora pasamos a la costa de Cantabria, el primer y vecino puerto de Castro era Laredo. Sus habitantes estuvieron desde tiempos medievales obsesionados por la continua entrada de arena a las zonas de fondeo. Hasta tal punto fracasaron en el intento de atajar el problema, que muchos edificios actuales, incluido el Ayuntamiento, se erigen en terrenos que en tiempos pasados correspondían a zonas portuarias. Las obras contemporáneas del puerto de Laredo comenzaron en el año 1860, momento en el que se construyó un túnel de acceso y algunos diques de abrigo al otro lado del Canto, a la otra parte de la primitiva área de fondeo. Pero todo se lo llevó la Mar en un accidente muy comentado e impactante en la época. La actual configuración portuaria data de 1880, que es la época en que se construyó el dique curvo del Norte con unos 300 metros de longitud y el espigón Sur para impedir la entrada de arena de la muy próxima playa de La Salvé en la dársena. La superficie abrigada de Laredo es hoy de unos

27.000 metros cuadrados. Otra vez, metros de diques, muelles y superficie mucho más reducidos que en el puerto de Castro Urdiales.

Avanzando hacia el oeste, el siguiente puerto cántabro es de Colindres. Sus instalaciones son históricamente muy recientes; puesto que, aunque se redactó un proyecto en el año 1917, no tienen más de 70 años. Estamos ante el clásico puerto ubicado en el interior de una ría, en este caso la del Asón o también llamada de Treto, a unos 4 Km. de desembocadura. Un dique de escollera de 285 metros al norte, un muelle de 90 al sur y el más moderno del Este forman una superficie de configuración trapezoidal de aproximadamente 65.000 metros cuadrados. Espacio abrigado muy lejos de la conseguida en el puerto de Castro.

Muy cerca del anterior se encuentra Santoña, muy conocida por su función militar, acentuada después del fatídico ataque franco-británico del año 1719. Pero también conocida navalmente por contar con una canal de acceso a su bahía de casi 12 metros de calado, y buen fondeadero de abrigo de fácil utilización por los viejos buques veleros. Pero, sin embargo, hasta mediados del siglo XIX prácticamente careció de infraestructuras portuarias de cierto calibre: los barcos pequeños simplemente varaban en la playa, o se introducían en un pequeño muelle de un “Brazomar”, y los grandes transbordaban las mercancías a otros más reducidos para arrimarse a tierra. Hoy en día básicamente el puerto de Santoña está constituido por dos dársenas: la “antigua” y la “moderna”. Los muelles de la primera fueron diseñados por el muy conocido en Castro Urdiales ingeniero Peñarredonda hacia el año 1865. Si volvemos a comparar algunas medidas y cifras de este puerto con el castreño, podemos otra vez apreciar las ventajas del último: la dársena antigua de Santoña tenía una superficie de 21.500 metros cuadrados y la nueva 36.500; el muelle Este de la primera dársena 150 metros de longitud, el también del Este de la nueva 200 y, por último, el Norte de la más reciente 110 metros de largo.

Pasada ya la Bahía de Santander, en la costa occidental de Cantabria aparece el puerto de Suances. Aunque realmente es un eufemismo hablar allí de un puerto. Las obras, siempre a pequeña escala, tuvieron que soportar continuamente los ataques, triunfantes las más de las veces, de las arenas de la ría de San Martín. Aguas arriba, ya muy cerca de Torrelavega, estaba, y está, el puerto privado y comercial de Requejada, también con muy pocas dotaciones técnicas.

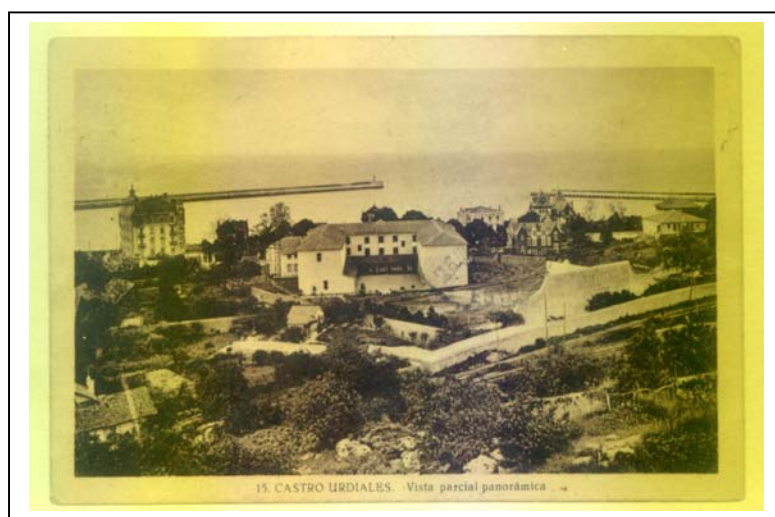


El puerto de Comillas, el siguiente en nuestro recorrido, que en términos estéticos resulta muy bonito, es también el que más se parece por posición al viejo de Castro, pero con fondos mucho menos bonancibles y rocosidades muy peligrosas. Al igual que hoy, a principios del siglo XX el puerto de Comillas estaba ubicado en la conocida como “Punta la Guerta” en la parte noroeste de la localidad. Allí se construyó un alto dique poligonal de aproximadamente 100 metros de longitud como defensa de las embarcaciones pequeñas de pesca y también de los mercantes de mineral para tiempos de temporales del noroeste, norte y nordeste. La dársena, que muy probablemente tiene sus orígenes en el siglo XVI, configuraba una superficie protegida de alrededor de 2.800 metros cuadrados: ridículo frente a la superficie creada en Castro Urdiales. Desde el punto de vista técnico, sin lugar a dudas, lo más llamativo de Comillas es el sistema de compuerta que se utiliza en la pequeña bocana de unos 9 metros: con un artilugio de talones o postes echados con

una grúa se cierra la entrada a fin de conseguir una especie de bañera aislada en la dársena para proteger a los barcos en tiempos de temporal. Este puerto a mediados del siglo XIX estuvo controlado por la Real Compañía Asturiana de minas con el fin de extraer a través de un depósito y un cargadero mineral de calamina y blenda.

Poco antes de llegar ya a la costa asturiana se encuentra el último de los puertos cántabros: San Vicente de la Barquera. Una vez más un puerto erigido en el tramo final de una ría, y por tanto con los problemas derivados de ello. Muy a finales del siglo XIX se emprendieron las obras contemporáneas de más calibre: dos diques que pretendían, justo en la desembocadura de la ría, garantizar la entrada en el puerto a través de la canal. Una escollera larga para impedir el aterramiento de la arena de la playa y otro dique que, trastocando radicalmente la antigua ruta de acceso, y uniendo a tierra dos islotes rocosos, buscaba con algo más de 400 metros proteger la entrada. Los muelles de atraque, tanto los viejos colindantes con las zonas más urbanas, como los nuevos, estaban lógicamente en el interior de la ría, pero rodeados de zonas peligrosas y marítimamente poco sanas. Los actuales muelles pesqueros son también muy modernos; y, en conjunto, todo el entramado de San Vicente estuvo muy lejos de la infraestructura portuaria de Castro.

Tal como planteábamos al principio, en esta comparación para poder calibrar y varar técnicamente las obras de Castro, había que dejar fuera al puerto de Santander, puesto que el tamaño y características de este último no son parangonables. Santander desde mediados del siglo XIX, a raíz de la instalación del Ferrocarril de Alar de Rey, empezó a conocer una época de gran esplendor y su puerto paso a convertirse en un importantísimo enclave comercial, muy especialmente en la vertiente harinera. En 1872 se creó la Junta de Obras del Puerto y con ello la consolidación de una división funcional de aquel puerto natural y el afianzamiento de los muelles de Maliaño: el desarrollo urbano y burgués tendió a efectuarse por la antigua zona portuaria, mientras que la actividad portuaria se fue desplazando hacia el interior de la Bahía en dirección oeste.



A la altura de 1920, exceptuando Santander y Bilbao, desde Ondárroa hasta San Vicente de la Barquera, los puertos, como expresivamente indicaba un derrotero de la época, “(...) convienen únicamente a lanchas de pesca y a barcos de cabotaje, que deben buscarlos en el momento de pleamar y con buen tiempo, porque en bajamar quedan cerrados por las arenas o con muy poca agua”. A esta

sentencia facultativa, además de las dos ya apuntadas, hay que señalar como excepción la del puerto de Castro Urdiales. Antes de la construcción de su puerto nuevo, desde tiempos medievales, también el castreño había contado siempre con el problema de un escaso calado; pero a diferencia de otros, la falta de arenas, barra y la buena apertura a la mar, le habían conferido fama de puerto de fácil arribada en situaciones límite de navegación con grandes

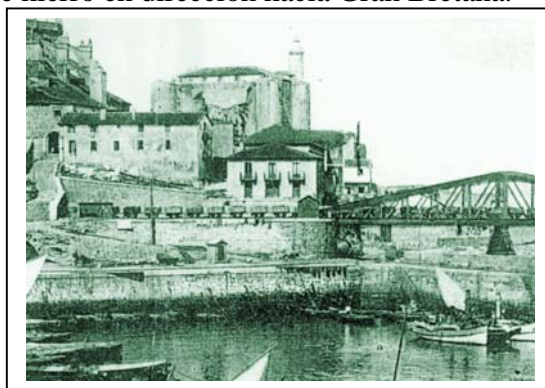
temporales. Ahora, con el puerto nuevo, era capaz de albergar también, no sin algunos problemas como luego veremos, a barcos mercantes y vapores de cierto porte, bastante por encima de lo que se entendía por barcos de cabotaje. Navíos que podían fondear en el interior de la nueva dársena-bahía o arrimarse a la parte final de los muelles del rompeolas y contradique con garantías de no varar en las bajamares.

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 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.

No cabe duda que las obras portuarias proyectadas por los ingenieros de la jefatura de Obras públicas de Santander en Castro fueron las más grandes de toda la demarcación provincial, hasta el punto de que a veces da la impresión de que los ingenieros Riquelme y Felipe Pérez estaban compitiendo en ingenio y en prestigio profesional, enseñando la punta de sus diques, con los proyectos de Bilbao. Dejando de nuevo a un lado el especial caso de Santander, el Estado se gastó en la ejecución de las obras de Castro Urdiales una cantidad de dinero astronómica para la época, tremendamente superiores a las asignadas para el resto de los puertos cántabros. Pero al final no fue suficiente porque allí, muy cerca, casi tocándose con la vista, estaba Bilbao con el rutilante ingeniero Evaristo Churrua.

En Bilbao se creó en el año 1872 la Junta de Obras del puerto, lo que acabó siendo definitivo para la modernización de las infraestructuras portuarias. Hasta entonces el gran inconveniente del puerto bilbaíno había sido la movediza barra de Portugalete en su entrada, que impedía una rutinaria y sistemática entrada y salida de buques en la ría, causando en muchas ocasiones trágicos accidentes. Problema que se acentuó todavía más a partir de 1875 con el aumento del tráfico de barcos cargados de mineral de hierro en dirección hacia Gran Bretaña.

Generalmente eran buques que no sobrepasaban las 1.200 toneladas y que tenían que seguir esperando, en el mejor de los casos, a las mareas vivas para cruzar la barra. En 1878 llega Churrua a Bilbao para hacerse cargo de las obras, y elabora proyectos para encauzar la ría, construcción de nuevos muelles de atraque, dragado, iluminación eléctrica y, muy importante, supresión de la barra de Portugalete. Con los comienzos en 1880 - 1881 de las obras del muelle



de Hierro de Portugalete, una escollera en Las Arenas y un dragado general e iluminación nocturna, sin desaparecer totalmente el peligro, el paso de la barra mejoró ostensiblemente. En 1888 Churrua acomete las obras del puerto exterior con la construcción de un gigantesco dique-rompeolas en Santurce (inaugurado el 7 de septiembre de 1902) y un contradique en Algorta (22 de octubre de 1903). Desde entonces el puerto de la capital de Vizcaya se articuló en tres secciones bien definidas: a) un puerto comercial con grandes almacenes, ubicado en la mitad superior de la ría; b) un puerto industrial, en la mitad inferior, en el que se instalan

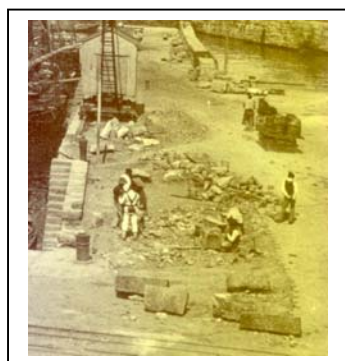
numerosas industrias y los cargaderos de mineral; y c) un puerto exterior en el Abra, diseñado con muelles para los barcos más grandes y albergar gigantescos depósitos.

Cuando el ingeniero Riquelme en 1895, después de bastantes años de estudios, había proyectado, y empezaron, las obras del rompeolas castreño, en Bilbao ya estaban en marcha las obras de puerto exterior de Churruga. Y cuando en 1913 Lucio Felipe Pérez diseñaba el contradique de Castro, hacía casi una década que don Evaristo había acabado el de Algorta. Las obras de Castro salían, y se hacían, con mucho retraso. Pero además, a pesar de los esfuerzos presupuestarios de la Jefatura de Obras públicas de Santander y de los irreprochables proyectos de sus ingenieros, los resultados de tamaño al final eran incuestionables. Hagamos una rápida comparación: el rompeolas de Castro se acabó sin llegar a los 550 metros de longitud, el de Santurce en el puerto exterior de Bilbao tenía 1.450; el contradique que arrancaba del muelle de Ocharan Mazas se acabó con unos 350 metros de largo, mientras que el de Algorta tenía 1.100 metros; la bocana de Castro Urdiales, entre los dos diques, tenía 350 metros, y la de Bilbao 600; y, los 224.000 metros cuadrados de área abrigada de la bahía de Castro se enfrentaba a las 287 hectáreas del puerto exterior bilbaíno, sin contar las otras zonas aguas arriba de la ría.

Con aquello no podía competir Castro. Es cierto que Riquelme pensaba más en Castro como un puerto de abrigo que como de atraque. Pero las diferencias en cuestiones de fondeo y atraque eran también abismales: en Castro, ni mucho menos, no todas las zonas garantizaban el fondeo en bajamar. Por supuesto, la vieja dársena de 8.800 metros cuadrados era inutilizable. En el puerto exterior de Bilbao estaban garantizados los 13 o 14 metros de calado en bajamar; en Castro en las mismas circunstancias únicamente se alcanzaban los 9 metros en las cercanías de la bocana, en los 13,9 metros cercanos al morro del rompeolas, y en los 7,5 de los 120 metros finales de la punta del contramuelle. En fin, las diferencias de calado eran ostensibles.

Tal como señalan los derroteros náuticos de los años 1915 a 1925, el puerto de Bilbao garantizaba prácticamente todo: acceso fácil, ya sin la barra, maniobrabilidad, fondeo, atraque y refugio en temporales, y para todo tipo de buques. El puerto de Castro, por el contrario, solo era considerado técnicamente como puerto de refugio y abrigo, y no siempre: pese a todas las obras no había absolutas garantías en los temporales más fuertes. Decían los derroteros que el nuevo de Castro era un magnífico puerto para los veleros de cabotaje, muy preferido en este caso al de Bilbao. Pero el problema era evidente: ¡la era de los veleros estaba acabando, o a punto de serlo!

2. RESULTADO TÉCNICO



Desde el año 1831, momento en el que seriamente Mathée pensó y diseñó un primer proyecto de ampliación y construcción de nuevo puerto para Castro Urdiales, y 1927, cuando se dan por finalizadas las obras realmente ejecutadas, había transcurrido prácticamente un siglo. Mucho tiempo. No es de extrañar que las obras del puerto se convirtieran para los castreños en el anhelo más grande, y que casi obsesivamente se pensara en ellas como la forma más directa de enlazar con el progreso económico y hasta urbano. Como hemos ido viendo, después de muchos proyectos frustrados, fue en 1891 cuando las obras fueron definitivamente aprobadas, utilizando como soporte técnico el proyecto que el ingeniero Rafael Martín diseñó en

1884 y las modificaciones efectuadas al mismo por Alberto Corral en 1889. En 1892 se adjudicaron a la sociedad contratista en la que el socio principal era Guillermo Pozzi. Entre los años 1893 y 1895 se fueron ejecutando algunas de las obras más urgentes para poder empezar a construir el gran muro del rompeolas: instalación del ferrocarril auxiliar, construcción del muelle Oeste en el que poder fabricar los grandes bloques de hormigón, caminos de acceso alrededor de las viejas instalaciones portuarias y red de alcantarillado nueva.

Sin embargo, las presiones de los intereses mineros, encabezados por Luis Ocharan Mazas, y las objeciones técnicas realizadas por la contrata, obligaron, prácticamente sobre la marcha y de forma urgente, a la Jefatura de Obras públicas de Santander a abandonar los proyectos iniciales de Rafael Martín y Alberto Corral. El concepto de un puerto de abrigo ganó la partida al inicial de un puerto integral con abundantes muelles comerciales. En 1895 el ingeniero Enrique Riquelme elaboró una modificación general en lo que todo iba a vascular sobre la construcción de un gigantesco rompeolas. Y es así, bajo esta perspectiva, como empezaron las obras de más calibre del nuevo puerto de Castro Urdiales. Un largo rompeolas, de alrededor de 650 metros y el promontorio de Cotolino iban a crear el área abrigada que se buscaba para que en caso de apuro los barcos mercantes al acercarse a los cargaderos cantilever pudieran guarecerse. Todavía se pensaba que Castro podía ser una alternativa competitiva a Bilbao en cuestiones de refugio. Es cierto, como hemos dicho, que no se abandonó del todo en el proyecto de Riquelme la vertiente comercial: el rompeolas se contemplaba también como un posible muelle de traque. Pero, está claro que era una alternativa secundaria, pues a pesar de esta posible utilidad del rompeolas, el hecho de que para llegar a él hubiera que atravesar el casco urbano restaba credibilidad al uso comercial.

Técnicamente el rompeolas se puede decir, a pesar de no hacerse protegido con una escollera exterior añadida al muro de defensa, como hubiera sido de desear, se ejecutó impecablemente para aquella época: basamento y lecho de cemento y escollera, bloques artificiales de hormigón concertados y amplia utilización de cementos de primera calidad.



A comienzos de la década de 1910 pescadores, opinión pública y Ayuntamiento obligaron a la Jefatura de Obras públicas de Santander a variar sobre la marcha el discurso de las obras: un recorte en la longitud del rompeolas, al que se le restaban prácticamente 100 metros de longitud contemplados en el proyecto de Riquelme, obligó a cerrar la bahía-dársena, ya no con la punta de Cotolino como se pensaba inicialmente, sino con un nuevo dique y a rematar el rompeolas con un morro de difícil diseño y ejecución. Se volvía así a dar un impulso a las obras, aunque desgraciadamente para los ya aburridos castreños supusiera más tiempo de incomodidades, y se rescataba nuevamente la idea de una mayor vocación comercial con la construcción del contradique o contramuelle. Ambas obras fueron planificadas por Lucio Felipe Pérez, también ejecutadas con los mejores materiales y rematadas por la colocación de una rampa-varadero entre San Guillén y Santa Ana y por el cierre definitivo de los legendarios boquetes de los Cantos castreños.

El resultado final fue un buen puerto, el más grande de los cántabros, exceptuado Santander, y de los vecinos vascos. Pero un puerto que siguió teniendo algunos problemas. Aunque pueda parecer un poco exagerado, dadas las características de la costa castreña, era casi

un puerto exterior, metido en mar abierta y con los problemas de ello derivados. Quedaba muy bien protegido frente a la mayoría de los vientos; pero ante los grandes temporales del Norte que de cuando en cuando se presentan en el Cantábrico era bastante vulnerable: por una parte, con temporal del Norte las grandes olas chocaban frontalmente contra el dique del rompeolas ocasionando, como el transcurso del tiempo se encargó de demostrar en diversas ocasiones, grandes destrozos; y, por otra, algunas de las olas, después de colisionar contra la punta de Cotolino y dirigirse hacia la playa, acababan penetrando en la bahía y hasta llegar la onda hasta el interior de la vieja Dársena. Muchas y peligrosas eran las resecas entre los viejos muelles y en el extremo del muelle Oeste, alrededor de la zona conocida entre los pescadores como Las Machinas. Tampoco estaba protegido totalmente el puerto frente a las grandes mares de fondo y las muy arboladas.

Si a estos problemas añadimos los defectos de calado, y algunos otros que ahora veremos, entenderemos perfectamente que los derroteros de navegación de principios del siglo XX aconsejaran a los navíos que, sin dudarlos, en caso de grandes temporales abandonaran Castro y buscaran el refugio de la entrada de la ría de Bilbao, en el Abra¹.

Al final, cuando en 1924 se dieran por acabadas las obras principales, estaba claro que el puerto de Castro Urdiales, frente al tamaño que estaban adquiriendo los nuevos buques y al declive que se perfilaba en al antiguo y floreciente negocio de exportación de minerales, se había quedado pequeño y anticuado.

3. OTRAS RÉMORAS

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.

¹La prensa de la época suele dar amplias referencias sobre los efectos desastrosos de los temporales en Castro. Valgan dos ejemplos, aunque correspondan a años en que las obras del rompeolas no estaban todavía finalizadas. En el invierno de 1900 decía una crónica titulada “El temporal” en el periódico *La Unión Castreña*: “Cuantos vapores hallábanse en nuestra bahía esperando turno para atracar a los cargaderos de mineral, tuvieron que levar anclas y darse a la mar en busca de un puerto de refugio capaz de albergarles, pues temían ser estrellados contra las rocas” (30 de enero de 1900). Mucho más famoso fue el naufragio con temporal que sufrió al siguiente año, en 1901, el carguero “Sendreja”, matriculado en Bilbao, de 2.400 toneladas, propiedad de la naviera “La Cantábrica” de Eduardo Aznar. El barco en los días centrales del mes de febrero se encontraba en la bahía de Castro en espera de ir al cargadero de Urdiales; pero a las once de la noche, con enorme viento y mar muy gruesa, empezó a pedir auxilio: “La marejada y el fuerte viento habían voto la cadena del ancla conque estaba fondeado el vapor arrastrando a este el viento y el oleaje hacia las rocas de Cotolino donde iba a estrellarse. Advertida enseguida la tripulación de lo que ocurría, se apresuró a acudir a sus puestos consiguiendo con un esfuerzo de sus máquinas alejarse del peligro que les amenazaba entonces; pero los afanes de los marineros del “Sendreja” por separarse de la costa, se vieron prontamente desvanecidos al advertir, que bien por avería en la máquina o porque estando en lastre, elevarlos las olas la parte de popa, no permitía regir la hélice, ello es que el barco no obedecía a las maniobras, que cada vez era más notoria la falta de gobierno y que no podían contrarrestar los embates del mar y del viento viéndose poco más tarde el vapor encallado frente la nueva calle del Asilo del Santo Rosario y a distancia (...) del muelle de Ocharan Mazas”, *La Unión Castreña*, 17 de febrero de 1901.

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 puerto²: no debieron creer nunca en el futuro comercial del puerto, cuando montaron un ferrocarril con tantas deficiencias.

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 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.

FLOTA MERCANTE - CASTRO URDIALES

<u>NAVIER</u>	<u>AÑO</u>	<u>BARCO</u>	<u>REGIST</u>	<u>CARGA</u>	<u>GRUPO EMPRESARIAL</u>
<u>A</u> Compañía Vapor Castro-Alén	1899	Castro Urdiales	1559	2700	Portillo Ibáñez
Compañía Vapor Carranza	1900	Fernando Carranza	2272	3500	Portillo Ibáñez
Compañía Vapor Martínez Pinillos	1900	José Martínez Pinillos	2555	4500	Portillo Ibáñez
Compañía Vapor Guillermo Pozzi		Guillermo Pozzi			Portillo Ibáñez
Compañía Portillo Ibáñez S.A.	1903	Alfonso	128	160	Portillo Ibáñez
Compañía Portillo Ibáñez Cerro	1909	Manuel del Cerro	2081	3000	Portillo Ibáñez
Compañía Portillo Ibáñez Cerro	1910	Segundo Cerro		3700	Portillo Ibáñez

²La participación fue tan intensa, que incluso los constructores materiales de la estación fueron Guillermo Pozzi y Basconi.

Compañía Vapor Castro - Alén	1901	Castro - Alén	1231	2100	Castro - Alén (L. Ocharan)
Compañía Vapor Castro - Alén	1935	Vizcaya	948		
Orbea y Acha		El Castro	117		
Ruíz y Sanchoyarto		El Cotoilino	64		
Díaz y Pascual		Castro	127		

Fuente: González Echegaray (68).

Como podemos apreciar en el cuadro anterior, 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 Mazas³ que, 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 a 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 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.

4. ¿RESULTÓ UN FRACASO EL PUERTO NUEVO DE CASTRO URDIALES?

Si tenemos en cuenta que en la práctica entre 1915 y 1930 al puerto de Castro sólo llegaban barcos para guarecerse de algunas situaciones de mal tiempo, o para recoger los preceptivos prácticos, efectuar el obligatorio control fiscal y aduanero, para marchar directa y rápidamente a los cargaderos que regaban la costa entre Ontón y Sonabia, la contestación a la pregunta formulada en el encabezamiento de este apartado es muy rápida: sí, el puerto de Castro

³La Unión Castreña, bendición del vapor “Castro-Alén”, 9 de mayo de 1901.

⁴El material a este respecto se encuentra en el fondo documental de la Aduana de Castro Urdiales, depositado en el Archivo histórico provincial de Cantabria. Pero, desgraciadamente para los investigadores, este rico material histórico es hoy inutilizable por falta de espacio físico en el Archivo.

Urdiales resultó un fracaso. Pero, está muy claro, el análisis de las grandes obras públicas no se puede realizar en una sola dirección. No se puede hacer con perspectiva “micro”, y sí con una óptica más “macro” en sintonía económica.

Desde estos otros ángulos hay que ir introduciendo matizaciones muy importantes que poco a poco pueden hacer que cambiemos la afirmación negativa anterior. En primer lugar no deberíamos perder de vista que las infraestructuras, las obras materiales, siguen estando en Castro; y esto supone para la Ciudad y para la costa cantábrica un activo patrimonial que puede ser utilizado ahora y en un futuro para muchas actividades. Pero es que, además, y creo que esto es muy importante, las obras del puerto, aunque mejor sería decir el anuncio de que se iban a hacer, produjeron un cambio de mentalidad y un clima de optimismo en el futuro económico muy profundo en Castro. Literalmente se podría decir que con las obras portuarias Castro Urdiales pasó de villa pesquera tradicional y pequeña a una ciudad moderna en todos los sentidos.

4.1. ESPERANZA EN UN FUTURO DE PROGRESO

A la altura de 1896, un año después del proyecto de rompeolas de Riquelme, el ambiente de optimismo en Castro era abrumador. Puerto nuevo y ferrocarril se pensaba que iban a ser la panacea, hasta convertir a la antigua villa en un núcleo industrial y comercial casi a la altura de la vecina Bilbao. No es nada raro encontrarnos con artículos en la prensa local, como el siguiente aparecido en el año 1896, plagados de euforia económica:

“ *EL CASTRO FUTURO*. Los grandes capitales han fijado su codiciosa mirada en este pueblo para hacer de él un gran centro de vida; tal es el tráfico que, por ley natural, y pese a quien pese, vendrá a no dudarlo, al puerto más limpio, más cómodo y seguro, y más barato que va a tener el Norte de España.

A este importante factor hay que agregar otro más interesante aún, a saber: el ferrocarril de viajeros, que con tan buen acuerdo se construye en dirección al interior de España. Si llega a ser un hecho la conclusión del ferrocarril del Mediterráneo, que ya está en construcción, tendremos a Castro, que, dotado de un gran fondeadero, será también cabeza de un ferrocarril económico que, por ser de vía estrecha, y salvar la distancia del Centro de España al mar, en pequeño número de Kilómetros relativamente a



las líneas del Norte, conducirá las mercancías, tanto de exportación como de importación a precios fabulosamente baratos; lo cual unido a la baratura del puerto, que sobre ser el más seguro, será también el más barato del Cantábrico por no exigir su conservación ninguna clase de gabelas de tanto en tonelada para obras del puerto, etcétera; dará por resultado un gran movimiento comercial; y esto ya es de suyo bastante para romper los diques que hoy encierran al pueblo.

Otro factor no menos importante es, la construcción de los ferrocarriles mineros”⁵.

La fe en el brillante futuro inmediato de Castro era total al poco de iniciarse las obras portuarias: “(...) en este activo hormiguero de gentes, que se multiplican, tendiendo vías férreas, horadando montañas y reparando soberbios puertos...”⁶ El puerto, los ferrocarriles mineros y de viajeros⁷, y las mejoras de las carreteras, culminadas con un fabuloso proyecto para construir un túnel que salvara el puerto de Las Muñecas⁸, cambiarían en pocos años completamente el aspecto de Castro: “(...) y no es aventurado establecer que, pasados treinta años, tenga Castro un número de habitantes tres veces mayor que el que actualmente alcanza. Tal es la importancia que encierra para la villa la construcción de su puerto y ferrocarriles tanto de viajeros como de mineral”⁹.

En este ambiente todo eran demandas de elementos nuevos, que se veían como lo más natural para un pueblo tan próspero: hubo quien pensó en que había que abrir un sucursal del Banco de España en la Villa¹⁰; quien abogaba por colocar fábricas de todo tipo, incluso hasta una fábrica de azúcar de remolacha¹¹; y los que con urgencia demandaban una ampliación fuerte de la plantilla de prácticos para atender al crecimiento del tráfico naval en el puerto¹².



4.2. DINAMIZACIÓN DEL DESARROLLO URBANO

Antes ya hemos apuntado algo al respecto. Una de las consecuencias más visibles derivadas del anuncio y posterior ejecución de las obras de ampliación y mejora del puerto fue que *revolucionó* en gran medida el urbanismo de nuestra antigua Villa. Se crearon una serie de arterias que iban a modificar el concepto urbano existente hasta entonces, y sobre todo la forma

⁵Fray Verás, 11 de octubre de 1896.

⁶Ibidem.

⁷Era tal la confianza de Castro en el papel que iban a jugar los ferrocarriles, que el propio Ayuntamiento compró un paquete de obligaciones de la Compañía Tudela - Bilbao, sin duda, pensando en futuras conexiones, A.M.C.U., leg. 1.555, exp. 4.

⁸Fray Verás, 2 de mayo de 1897.

⁹Ibidem, 1896.

¹⁰La Unión Castreña, 27 de enero de 1901.

¹¹Fray Verás, 24 de octubre de 1897.

¹²La Unión Castreña, 12 de noviembre de 1899.

en que los castreños se habían acercado a la línea de la costa inmediata. Como primer precedente se ha de notar que la construcción del muelle de la calle de la mar y su posterior ampliación con el muelle Oeste y de Eguilior supuso una ganancia sustancial de espacio. Luego el muelle de Ocharan Mazas el primer hito serio de sobrepasar el viejo encorsetamiento creado por la muralla medieval. Y, finalmente, la creación de los caminos de acceso y auxiliares a las propias obras del puerto. Se hicieron estos últimos, como sabemos, por dos razones: una, para que el ferrocarril de la contrata pudiera llegar hasta el Peñón de Santa Ana, y , otra, para que más tarde pasara a ser la arteria que enlazara con el rompeolas contemplado como muelle y zona de atraque.

La consecuencia más visible de todas estas construcciones fue la aparición de un cordón caminero que desde la playa iba hasta Santa Ana rodeando a la antigua Dársena y zonas aledañas. Y éste cambió radicalmente la forma de concebir la llegada al puerto y costa: antes las calles desembocaban radicalmente en los puntos de embarque, muelles y malecones; ahora se podía ya recorrer, y pasear, en circunvalación por toda la orilla todo el perímetro marítimo y portuario de Castro.

Las obras portuarias, además, dieron el *pistoletazo* definitivo para que comenzara una verdadera carrera por construir más y más edificios nuevos. Casas y palacetes para la burguesía, especialmente bilbaína, que venía a pasar las temporadas veraniegas, y edificaciones de carácter público y municipal. Empezó así a cambiar la fisonomía de la Ciudad, que de una pequeña villa pesquera de abigarrado y encogido caserío se fue abriendo a un núcleo urbano cada vez más moderno y residencial. Estamos en los años en que se levanta el palacio de Ocharan y la residencia Dolores de los Heros (1899), se reforma el edificio Consistorial (1893/97), se erige el nuevo Matadero, Estación del ferrocarril (1899), Plaza de Abastos y Mercado (1908), Plaza de Toros (1910), Hospital (1914) y las residencias particulares diseñadas por el arquitecto Leonardo Rucabado¹³.

Se produjo en todo este complejo proceso una feliz coincidencia. Justo, entre los años 1889 y 1902, el momento de arranque de las obras portuarias, trabajó para el Municipio el brillante arquitecto Eladio Laredo¹⁴, muy unido, por si fuera poco, por lazos de fuerte amistad con el dinámico y emprendedor Luis Ocharan. La consecuencia fue una cascada de obras privadas y públicas de primera magnitud. Puerto, ferrocarriles, minas, edificaciones nuevas; todo era modernidad en Castro Urdiales¹⁵.

5. CAMBIO DE SINTONÍA

Si a la gran euforia castreña hemos de poner fecha, ésta correspondería a la última década del siglo XIX. Sin embargo, a comienzos del siglo siguiente las cosas empezaron a estar ya menos claras. Los castreños, como de nuevo recoge ampliamente la prensa local, sin dejar de apoyar a las obras portuarias, empezaron a dudar de que aquellas fueran la panacea, e incluso vuelven ya la vista hacia el posible futuro más brillante en el turismo de la localidad:

¹³Basurto (86).

¹⁴Ordieres (92).

¹⁵Incluso se llegó, en pugna con la candidatura de la ferroviaria ciudad de Miranda de Ebro, a pensar en colocar toda una serie de cuarteles militares en la zona de Cotolino, A.M.C.U., L. 48 y leg. 1600, exp. 7, "*Expediente instruido para la construcción de un cuartel en Castro Urdiales*".

“(…) Castro ¿prospera?

Triste en confesarlo; pero examinado íntimamente su progreso no resulta tan real y positivo como todo buen castreño desea para su querido pueblo.

¿Cuál es la causa? Tomar lo pasajero y limitado por real y positivo.

La villa de Castro Urdiales, por efecto de las obras que se hallan en ejecución, se nota alguna aglomeración de forasteros, lo cual ha hecho que la animación del mercado salga de su acostumbrada tranquilidad; pero hay que tener en cuenta que estas obras, unas han terminado (la construcción de los ferrocarriles) y otras han de terminar en plazo no lejano (obras del puerto), y entonces, es indudable vendrá notoriamente la paralización del tráfico comercial, y podremos advertir como disminuye la animación de nuestra plaza; pues hasta la única industria que antiguamente daba vida a esta población, las conservas de pescado, está hoy paralizada.

Ahora bien: en estas circunstancias ¿qué nuevas industrias o nuevos horizontes se trata de descubrir?

Que nosotros sepamos, nada hay en perspectiva que resulte práctico.

(…) En la playa y en las temporadas veraniegas tenemos parte de nuestro porvenir...”¹⁶

Un cambio de perspectivas bastante radical. Había que invertir en hoteles y en infraestructura turística, pues “En cambio a Castro no se le agotará su hermoso mar ni su pintoresca playa, y en ambas cosas hay que reconcentrar todo nuestro pensamiento”¹⁷. A partir de 1910 los dirigentes castreños ya son conscientes de que el puerto nuevo no va a suponer el “remedio universal” para todas las necesidades de la ciudad. Ahora el problema era acelerar todo lo más posible la actividad de la empresa constructora para acabar unas obras que, dado la lentitud de los trabajos, eran ya una auténtica carga y que estaban perjudicando seriamente, desde el punto de vista estético y de ocupación espacial, uno de los negocios en los que sí se seguía confiando: el turismo estival. No es de extrañar que las actas municipales del Consistorio recojan prácticamente todos los años acuerdos para instar a las autoridades portuarias a que las obras se acaben cuanto antes.



¹⁶La Unión Castreña, 13 de diciembre de 1901.

¹⁷Ibidem, 21 de diciembre de 1901.

6. ALTERNATIVAS

6.1. UNA FUENTE DE INGRESOS FISCALES

En gran parte decepcionados, sabedores de que las obras portuarias nuevas no iba a asegurar el desenvolvimiento económico en progreso a corto y medio plazo, los ediles castreños comenzaron a contemplar el futuro puerto como una posible fuente de ingresos fiscales con la que enjuagar parte de sus siempre deteriorada tesorería. Por primera vez, así se manifestaba el Ayuntamiento en el mes de mayo de 1912:

“También se dio lectura del informe emitido por la Comisión de Hacienda manifestando que en cumplimiento de lo acordado por este Ayuntamiento en sesión celebrada el veinticuatro de Abril último, ha examinado la propuesta de arbitrios e impuestos que se intenta establecer en este puerto, así como lo preceptuado en Ley de siete de julio de mil novecientos once, y en vista de todo ello y de la vigente ley de puertos, estima que deben hacerse las observaciones siguientes:

Primera: Atendiendo a que la Dársena actual construida hace más de doscientos años y sin duda alguna con un carácter permanente local, para las atenciones de la clase pescadora de estos vecinos, no reúne condiciones a propósito para las operaciones de carga y descarga de mercancías, no debe establecerse ningún arbitrio o impuesto en lo que a ella respecta.

Segunda: Que cuando las obras del puerto exterior, hoy en construcción, estén terminadas o por lo menos se encuentren en estado de poder utilizarse para las operaciones de carga y descarga, entonces podrán establecerse los indicados arbitrios e impuestos, respetando siempre los derechos adquiridos por empresas particulares que tienen cargaderos propios.

Tercero: Que para cuando llegue este caso se nombre una Junta de Obras del puerto encargada de la administración e inversión de los arbitrios e impuestos con arreglo a las leyes antes indicadas, incoando al efecto el oportuno expediente”¹⁸.

O demasiado ingenuos o extremadamente astutos, los gobernantes de Castro Urdiales, olvidando y obviando que la propiedad y gestión del puerto era ahora del Estado, al año siguiente, en 1913, se plantearon seriamente cobrar 10 céntimos por cada tonelada de mineral cargada en los barcos con el fin de paliar el déficit municipal¹⁹.

6.2. UNA JUNTA DE OBRAS PARA EL PUERTO DE CASTRO

Lógicamente los intentos del Ayuntamiento por controlar fiscalmente la actividad portuaria fracasaron frente a al titularidad estatal. Pero no se conformaron por ello. En el año

¹⁸A.M.C.U., L. 41 , sesión del 29 de mayo de 1912.

¹⁹A.M.C.U., L.42.

1920 se comenzó a perfilar claramente una nueva estrategia, antes solamente esbozada, para lograr que los sectores más fuertes de la burguesía local y el propio Ayuntamiento recuperaran la gestión del nuevo puerto que estaba a punto de ser finalizado: la creación de una “Junta de Obras del Puerto”. En la sesión del 22 de septiembre de aquel año diáfamanamente algunos concejales tomaron la palabra “proponiendo que por la Corporación se entablen las gestiones necesarias para la creación de una Junta de Obras del Puerto de esta ciudad, al igual que las existentes en Bilbao, Santander, Ondárroa y otros puertos análogos, para que una vez terminadas las obras de esta localidad se encargue de su conservación y gobierno utilizando los recursos que la ley concede”²⁰.

La idea se aprobó por unanimidad así como el hecho de comenzar a hacer las diligencias en aquella dirección. Pocos días después:

“También se dio lectura de la moción presentada por el Señor Alcalde manifestando que de conformidad con lo acordado por este Ayuntamiento en sesión de veintidos de septiembre último para solicitar la constitución de una Junta de Obras del Puerto de esta localidad, la Alcaldía ha dado principio al expediente según determina la ley de siete de julio de mil novecientos once que es la vigente y después de haber obtenido los certificados de la Ayudantía de Marina y Administración de Aduanas necesarias este efecto, procede par seguir tramitando el expediente, que por el Ayuntamiento se estudien las tarifas que deben regir para dicha Junta conforme a la disposición legal antes mencionada; en su vista los señores concejales acuerdan que pase a estudio de la Comisión de Hacienda”²¹.

6.3. PROYECTO PARA CREAR UNA ESCUELA NÁUTICA

El proyecto de l “Junta de Obras del Puerto” tampoco cuajó. Y pocos resquicios quedaban ya para hacer algo *por y con* el puerto al Ayuntamiento de Castro. Acostumbrados desde la Edad Media y hasta comienzos de la década de 1880 a controlar todo lo que tuviera que ver con el puerto, ahora se desesperaban porque los resquicios que había para seguir haciéndolo eran casi insignificantes. Sólo se podía intentar influenciar políticamente para que las autoridades del Gobierno central hicieran mínimamente algún caso a las demandas más urgentes.

Poco se podía hacer. Pero, casi como un último coletazo, en el año 1923 a un concejal se le ocurrió una idea para engrandecer de algún manera el prestigio naval de Castro Urdiales:

“Se dio cuenta de una moción presentada por el concejal Telesforo Zaballa manifestando que guiado siempre de fines altruistas y desinteresados para todo aquello que a Castro y su término municipal se refiere y sin miras particulares de

²⁰A.M.C.U., L. 48.

²¹Ibidem, sesión del 24 de enero de 1920.



ninguna clase pues en este asunto solamente quiere exteriorizar sus buenos deseos en cuanto redunde en beneficio de esta hermosa Ciudad Cántabra por lo cual tiene el honor de exponer a la consideración de la Corporación municipal la moción siguiente: Que existiendo hace años Escuelas de náutica oficial en Bilbao, Santurce, Bermeo, Plencia, Lequeitio y otros puertos y teniendo en cuenta la importancia de la Ciudad y Puerto de Castro-Urdiales, que además de la industria pesquera que cada día se va intensificando más, existen por otra parte dos cargaderos de minerales donde atracan barcos de dos mil toneladas sin contar otros cargaderos próximos de mayor movimiento e importancia afectos a esta zona marítima y alegando además razonamientos que estima convenientes, propone se acuerde y se gestione sin demora lo que sigue: Que el Ayuntamiento de Castro-Urdiales solicite del ministerio correspondiente previos los trámites legales necesarios la creación en esta Ciudad de una Escuela de Náutica Oficial en las mismas condiciones que las concedidas hasta la fecha en distintos pueblos y con el mismo objeto, donde tendrán ingreso los jóvenes de todas las clases sociales pertenecientes a este distrito y en su día con brillantes notas de estudio serán expertos y bravos marinos orgullo de su pueblo y de la Marina Mercante Española; que también le parece que este asunto sea de sumo interés para todos por cuanto no supondrá grandes sacrificios para el erario municipal, pero sí de grandes resultados prácticos y positivos para la vida de los pueblos y sus habitantes, especialmente para las clases humildes que son los verdaderos necesitados en todos los órdenes; quedaron enterados los señores concejales y por unanimidad acuerdan resolver de conformidad con lo propuesto en dicha moción”²².

7. ¿REORDENACIÓN PORTUARIA? 1923 - 1924

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

²²A.M.C.U., L. 51, sesión celebrada el 7 de marzo de 1923.

par 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

²³Parece evidente que se refiere a la aparición gradual de los barcos vapores (“vaporcitos”) de pesca.

don Antonio Ibáñez Gutiérrez al Estado y que por la Alcaldía se emitiera informe en el sentido de completa oposición a la pretendida concesión”²⁴.

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 reúne 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 entendiéndose 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...”²⁵

El Ayuntamiento, no lo olvidemos, que ya no era la institución directamente responsable del puerto, preconizaba una reordenación de la actividad portuaria de acorde con tiempos más modernos, con las nuevas instalaciones y nuevas necesidades. Sin embargo, curiosamente, al otro año, en 1924, se publicó el proyecto de reglamento del puerto²⁶ (ver documento adjunto), en el que definitivamente quedaban las cosas muy claras. En primer lugar, remarcaba que eran el Ministerio de Fomento, la Ayudantía de Marina y la delegación de Aduanas las autoridades con competencias en el puerto: el primero, a través de la delegación de Obras públicas de Santander, el responsable de la conservación de las infraestructuras; el segundo tenía competencias absolutas en todo lo que tuviera que ver con el movimiento de los barcos; y, la última, llevaría fundamentalmente las cuestiones fiscales y de control comercial.

Pero lo que más llama la atención, por eso antes hemos utilizado la expresión “curiosamente”, es que la ordenación dibujada por el reglamento de 1924 reproduce un modelo casi idéntico al que funcionaba cuatro siglos antes: la Dársena antigua era la zona destinada a albergar la flota pesquera, el muelle Sur seguía siendo en ella el auténtico muelle comercial de Castro, y los barcos mercantes debían fondear, y no por mucho tiempo, en la nueva bahía. Como vemos, a pesar de los movimientos del Ayuntamiento, los gestores del puerto poca confianza, por no decir ninguna, tenían en aquellos años en el futuro comercial de Castro Urdiales.

8. BENEFICIADOS

Después del escalofriante período de casi tres décadas, y también tras casi un siglo de lucha de las autoridades locales, el puerto de Castro Urdiales ya estaba acabado en el año 1927 ¿Pero quién se había beneficiado, o podía hacerlo, de las obras y aparición del nuevo puerto?

Sin ningún tipo de dudas, uno de los personajes que más directamente se benefició, y también uno de los que más lucharon por las obras, fue Luis Ocharn Mazas. Sin olvidar los pingües beneficios obtenidos con la construcción del muelle que llevaba su nombre, Ocharan asentó su cargadero, el de Castro-Alén o de San Guillén, en la mejor zona de fondeo para barcos

²⁴A.M.C.U., L. 51, Actas, sesión celebrada el 6 de junio de 1923.

²⁵A.M.C.U., L. 52, p. 127 y 128.

²⁶A.M.C.U., leg. 1612, L. 11.

de cierto porte de la antigua Concha de Castro, que, además, fue el primer espacio que se empezó a proteger con el inicio de las obras del rompeolas, notando enseguida los efectos protectores del gran dique. El cargadero de Alén fue también uno de los más activos de toda la costa castreña.

EMBARQUES DE MINERAL - CASTRO URDIALES

<u>CARGADEROS DE MINERAL</u>	<u>BARCOS VAPORES</u>		<u>TONELADAS CARGADAS</u>	
	<u>Año 1899</u>	<u>Año 1900</u>	<u>Año 1899</u>	<u>Año 1900</u>
Saltcaballo	114	109	263.160	256.762
Castro-Alén	67	86	113.535	154.490
Dícido	64	64	114.690	132.220
Urdiales	46	42	77.421	63.895
Ontón	41	35	85.400	78.593
Sonabia		1		1.640

Fuente: *La Unión Castreña*, 13 de enero de 1901, n.º. 136.

Indudablemente el resto de las compañías y grupos mineros también se beneficiaron de las nuevas obras. Ya lo hemos repetido en diversas ocasiones, a pesar de que el ingeniero Riquelme en el año 1895 había contemplado la posibilidad de utilizar el rompeolas también como un muelle comercial, el puerto de Castro se ideó como una gran balsa protectora: los cargaderos en cantilever se pensaron para cargar rápidamente el mineral de hierro en los vapores mercantes, pero sus los fondeaderos eran siempre lugares peligrosos y desabrigados; por eso los navíos en muchísimas ocasiones tenían que “salir pitando” en busca de un rápido refugio. Esa fue la finalidad fundamental por la que se diseñó en un principio el puerto de Castro.

Cundo entre los años 1910 y 1924, aún sin terminar las obras, pero gozando, y en gran medida, de la protección del magnífico rompeolas, da la impresión de que los mejores años para los embarques de mineral en los cargaderos castreños habían pasado ya. La alternativa, entonces, con el proyecto de contradique de Lucio Felipe Pérez, fue volver a recuperar la idea de la posible utilización comercial; pero tampoco esta salida al final tuvo éxito.

Retomando de nuevo el epígrafe inicial sobre los sectores o personajes beneficiados por las obras, tampoco podemos olvidar, y creo que es sumamente importante, un hecho trascendental: las obras portuarias *en si* fueron un gran negocio. Negocio para la contrata y sus dirigentes (Pozzi, Martínez Pinillos, Basconi...) que, además de permanecer en Castro durante bastantes décadas cobrando del Estado las partidas anuales correspondientes a cada campaña de trabajo, aterrizaron en el control de buena parte de los negocios ferroviarios, navales y de embarque de minerales.

Pero las obras, *en si mismas*, fueron también un buen negocio para Castro Urdiales, pues supusieron una importante inyección de dinero durante muchos años. Las cantidades que el Estado se gastó aquí significaron un aumento de puestos de trabajo y, sobre todo, la aparición de un largo período en el que el consumo en toda la amplia gama de pequeñas actividades

comerciales creció con bastante notoriedad. El dinero público lubricó toda la actividad económica castreña durante prácticamente 35 años.



9. EN EPÍLOGO

El problema, y ya lo hemos antes planteado de una u otra forma, para Castro y también para el Estado, era *qué hacer con el puerto una vez acabadas las obras*. El crecimiento del tamaño de los barcos mercantes y la presencia cercana del gigantesco puerto de Bilbao cerraban definitivamente la posibilidad de la posible proyección comercial a gran escala.

Está muy claro que el puerto de Castro Urdiales, tal como se diseñó y ejecutó, llegó tarde. Pero aún así, se podía catalogar técnicamente como un buen puerto para algunas actividades. Realicemos, para acabar, un pequeño análisis y enumeración con sus problemas:

A). Era un buen puerto de abrigo y refugio, aunque ya hemos visto que no siempre, para los barcos mercantes de pequeño y mediano porte. Sobre todo para aquellos que se acercaban a embarcar mineral a los cargaderos. Así que, bien que mal, mientras el negocio de la exportación minera siguiera funcionando la presencia del puerto tenía una justificación importante. Lo que pasó, y el tiempo se encargó de certificar, es que en 20 o 30 años aquella actividad acabó diluyéndose.

B). Era, también, un buen puerto para que los barcos veleros se pudieran refugiar con garantías de arribada rápida y relativamente fácil. Pero el mundo de la navegación a vela cuando las obras de Castro finalizaron esta a punto de decir un “adiós” definitivo.

C). 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.

D) Sin duda, el nuevo puerto podía haber sido la base de una potente flota pesquera, y más en una localidad con la trayectoria y tradición ancestral que esta actividad tenía. Pero justo en los años en que tuvieron lugar las obras y cuando finalizaron, el sector pesquero estaba en muy descapitalizado y con unas formas de hacer y ver las cosas todavía muy poco evolucionadas como clara herencia de tiempos pasados. Los mejores tiempos de la pesca castreña, coincidiendo con el esplendor de la transformación escabechera y con el nacimiento de una potente industria conservera, tuvieron lugar entre aproximadamente los años 1850 y 1890. Es decir, cuando el puerto estuvo ya acabado, el sector pepesquero había dejado ya atrás sus mejores tiempos y estaba inmerso en una crisis muy seria. El contingente de población dedicada a las faenas pesqueras descendía, paradójicamente huyendo hacia sectores más pujantes y de vida algo más fácil entonces, como la construcción o la minería. La vieja estructura gremial de origen medieval estaba en el punto más álgido de su disolución: fuerte agitación social y divisiones internas con la creación de nuevas organizaciones y pósitos. Técnicamente los métodos de pesca evolucionaban muy despacio, con una oposición frontal a la aparición de novedades y a la llegada de capturas desde otros puertos. El avance del sistema de arrastre desde otros puntos costeros estaba diezmando muy de prisa, cuando no aniquilando, las reservas de los viejos caladeros castreños. En definitiva, el mundo gremial, a pesar de estar sumido en un proceso de disolución, aún imperaba en el forma de concebir las cosas, opiniéndose al cambio.

Sin embargo, el nuevo puerto no fue una oportunidad perdida totalmente por el sector pesquero: la llegada de los primeros barcos “vaporcitos” entre los años 1902 y 1903 coincide con los primeros avances serios en las obras del rompeolas y, por tanto, con su acción protectora. Aunque la finalidad con la que se diseñó y construyó el nuevo puerto no era, ni mucho menos, la de dar cobijo a una flota pesquera moderna, motorizada y potente, bien podía verse que sí podía servir a ese fin. De momento, en aquellos años (1905-1928) la potencialidad del puerto en este sentido todavía se dejaba notar poco. Pero el aumento extraordinario de la flota pesquera castreña, con las fáciles líneas de crédito abiertas por el Gobierno y la llegada del mundo de las cooperativas, en los años 60 y 70 del siglo XX se encargará de demostrar las posibilidades portuarias de Castro. Sin las infraestructuras creadas a principios de la centuria hubiera sido imposible albergar a la flota, aunque, y ya es otra historia, tampoco ésta durara muchos años.

Si hemos de poner punto final a este trabajo, bien podríamos decir que, para lo que fue diseñado, el puerto de Castro Urdiales llegó tarde. Se cumplió aquí desgraciadamente el drama que suelen arrastrar muchas de las obras portuarias: el puerto, aún antes de acabarse totalmente, se había quedado pequeño para el rumbo que tomaban las grandes flotas mercantes y, además, anticuado. Pero, no lo olvidemos nunca, allí estaba, no solamente como símbolo de una de las épocas más brillantes de la historia económica castreña, como un gran patrimonio castreño que

en un futuro próximo podía, y puede, dedicarse a otras actividades, aunque no fueran ya la protección al embarque de minerales o la actividad comercial a media y gran escala.



CANTO DE LAREDO

Desde la boca de la ría de Santoña sigue el arenal de Laredo (o de Salvé), como dicen en el país), en dirección al SE. Produce seno cerca del Canto de Laredo, que es un cabezo peñascoso y saliente en forma de península. Su extremidad oriental demora al 123° de la batería de Isabel II, distante 2,3 millas. Produce un recodo por la parte del E., y otro por el del W.

PUERTO DE LAREDO

En este último recodo está el muelle y puerto de Laredo, que actualmente queda completamente en seco en las bajamares vivas y que sirve de refugio a numerosas embarcaciones de pesca. Se hace por él algún comercio de pequeño cabotaje durante la estación de verano; pero en el invierno es preciso, con frecuencia, varar en tierra firme las embarcaciones, pues la mar que recalca suele hacer peligrosa su permanencia a flote.

La villa de Laredo, de gran importancia en otro tiempo, tiene en el día 5.097 habitantes que viven, en general, de la pesca e industrias de ella derivadas.

PIEDRAS Y BATERÍAS DEL RASTRILLAR

Un conjunto de piedras y arrecifes, llamado Rastrillar, salen del pie del Canto de Laredo, en direcciones del E. N. y W., produciendo algún abrigo al puerto de Laredo. La batería del Rastrillar se ve sobre el monte llamado la Atalaya.

EL AHORCADO

A partir de este peñasco corre la costa para el E. Escarpada y hondable, y a 2 millas escasas de distancia se encuentra el Ahorcado, que es un promontorio escarpado, alto y acantilado, que, visto desde el N., presenta su cumbre en forma de horqueta.

Entre la Punta del Rastrillar y El Ahorcado hay un bajo formado de ajones que casi quedan en seco en bajamar y sale de la costa en dirección N. una media milla.

ENSENADA DE LA YESERA

Por la parte E. del Ahorcado hay una pequeña ensenada que nombran la Yesera, por haber en sus inmediaciones minas de yeso.

MONTE DE CANDINA

Como a una milla más al E. del Ahorcado está el Monte Candina, cuyos escarpados llegan hasta la orilla del mar. Tiene unos 418 metros de altura y es notable por los manchones blancos que se destacan del fondo oscuro que produce el bosque que lo cubre. El monte es de roca caliza que se descubre en parte, y termina en picos, no tan pronunciados como los del monte de Santoña.

Entre la Yesera y el Candina hay un islote, llamado Peña del Cura, muy poco apartado de la orilla, con paso para lanchas. Otros varios pedruscos, que apenas salen de la costa, se hallan entre el Ahorcado y el Canto de Laredo.

El monte Candina es buen punto de reconocimiento desde mar afuera.

PUNTA DE ORIÑÓN O DE SONABIA

Del pie del indicado monte avanza hacia el EN., por distancia de 0,5 millas, un brazo de tierra, bajo y estrecho, conocido con el nombre de Punta de Oriñón, y también de Sonabia. Forma lomo en su medianía, y se une al monte por medio de una lengua de tierra estrecha y baja, que la pleamar invade en parte, y aun la cubre cuando en semejantes circunstancias hay mar de leva. Visto desde lejos este brazo de tierra, aparece como si fuese una isla baja y bien destacada de la costa. Su extremidad es sucia, y conviene darle 0,5 millas de resguardo cuando hay mar gruesa.

CARGADERO DE SONABIA

Resguardado por esta punta de Sonabia, y a la falda del mismo monte Canina, existe un cargadero de mineral de hierro procedente del citado monte. Pueden atracar vapores de 4,5 metros de calado máximo. Un práctico al servicio de la empresa explotadora está encargado de custodiar el buque y dirigir todas las faenas concernientes a la carga, después de haberlo pilotado hasta dicho cargadero un práctico de Castro-Urdiales. Durante la estancia del buque en ese lugar, la vigilancia ha de ser extrema, pues de recalar mar del NW. hay que largar amarras y tomar la concha de Castro-Urdiales o el puerto del Abra de Bilbao, si el tiempo arrecia.

PUNTA DE ISLARES

Al S. de la indicada punta está la llamada de Islares, nombre de un pueblo allí inmediato. La punta es baja, poco saliente y con algunas piedras a su pie. Constituye el límite oriental de la ensenada y arenal de Oriñón.

ENSENADA, ARENAL Y RÍA DE ORIÑÓN

Este extenso arenal circunda la ensenada y alcanza hasta el pie del monte de Candina, elevándose una parte de él por la falda oriental del monte. La playa es limpia y poco hondable.

Casi en la extremidad occidental de esta playa está la boca de la ría de Oriñón, que se interna al S. hacia el valle de Guriezo, y se le une el río Agüera. Entran en la ría lanchones y otros barcos costeros, cargados de mineral de hierro para las fábricas de fundiciones que hay en algunos pueblos del valle de Guriezo y altos hornos al carbón vegetal.

BARRA DE ORIÑÓN

La ría faldea el monte Candina por la parte oriental. Su barra es movible, y en el día tiene la entrada junto al monte. Debe entrarse en pleamar y buenas circunstancias de tiempo, porque en bajamar queda casi seca la boca.

El lugar de Oriñón, de 178 habitantes, está en la orilla occidental de la ría, sobre terreno llano y arenisco, en la falda del monte Candina. En la orilla opuesta está el lugar de Islares, de más vecindario, y la cetárea de Arenillas.

Desde larga distancia de mar afuera se reconoce la ría de Oriñón por la gran quebrada que forma el terreno comprendido entre los montes Candina y Cerredo. Se avista también desde mucha distancia el blanco arenal de Oriñón, sobre el cual se proyecta la punta del mismo nombre, o Sonabia, en forma de isla.

MONTE Y PICO DE CERREDO

El monte de Cerredo es escarpado y barrancoso hacia el W., y por su pie pasan la carretera de Castro y la ría de Oriñón. Se extiende por larga distancia hacia el E., y fenece cerca del pueblo de Castro-Urdiales. Su falda septentrional baja en pendiente relativamente suave hasta el mar, en donde termina con terreno bajo y costa seguida, cortada en grandes facetas de roca pizarrosa.

Hacia la parte occidental del monte, y en las inmediaciones de Islares, se levanta el pico de Cerredo, que es un mogote bien pronunciado que se eleva 642 metros sobre el nivel del mar, en cuyo remate hay un mojón de cantería del Instituto Geográfico como vértice de primer orden de triangulación. Este pico es buen punto de reconocimiento para buscar la ría de Santoña y el puerto de Castro-Urdiales.

Otro monte alto y parejo, visible solamente desde mar afuera, se halla al SW. del de Cerredo y al S. del de Candina 5,5 millas tierra adentro. Sobre su cumbre se levanta un mogote bien pronunciado, llamado el Castro, y en su remate está el Santuario de Nuestra Señora de las Nieves, de que se habló antes. Es el monte más elevado del valle de Guriezo, y es también marca para pescadores y buen punto de reconocimiento, como se dijo, para buscar la ría de Santoña.

PUNTA DE LA LASTRA

Pasada la punta de Islares sigue un pedazo de costa baja, llamado La Lastra, bastante pareja y con leves sinuosidades; la orilla es pizarrosa y escarpada, y presenta grandes facetas blanquecinas. Remata hacia el E. en un escarpado mayor y más elevado, que denominan Punta de La Lastra. Esta punta demora al 109° de la de Oriñón, distante 3 millas.

No es fácil reconocer esta punta desde mar afuera, porque se confunde con los demás escarpados de la costa.

ISLOTE Y PUNTA DE CERDIGO

Todo este pedazo de costa es limpio y bastante acantilado, si se exceptúa la piedra de Cerdigo, que es un islote bajo y negruzco inmediato a la punta del mismo nombre, que se halla entre las de Islares y Lastra. El islote se une al continente por medio de un corto arrecife que descubre en bajamar; cuando la mar es mucha, cubre al islote con sus rociones. Como a una milla hacia el E. está acordada la construcción del Semáforo de Urdiales.

PUNTA DEL REBANAL

Poco más de 600 metros al 111° de la punta de La Lastra, está la del Rebanal, más baja que aquélla, pedregosa y poco saliente. Despide arrecife peligroso que se prolonga por debajo del agua, en términos de sondarse 13 metros a 400 de la orilla. Debe darse más de una milla de resguardo a esta punta cuando hay mar gruesa del NW.

LA CABRERA

Más afuera el fondo es desigual y de piedra, notándose una prominencia cubierta con 30 metros, llamada La Cabrera, sobre la cual rompe la mar cuando es gruesa. Si se va de noche en busca del puerto de Castro-Urdiales, con procedencia de Santoña o del W., arranchando la costa, no debe ponerse la proa al faro de Castro-Urdiales, para darle el debido resguardo a la Punta del Rebanal. Conviene gobernar con proa al faro de la Galea hasta que el de Castro-Urdiales demore al S., en cuyo momento se podrá meter en demanda del puerto.

BAJO CASTRO-VERDE

La costa, entre Santoña y la Punta del Rebanal, es alta y montañosa en el interior, mientras en la orilla es relativamente baja y bastante limpia, si se exceptúa la Punta del Rebanal. Por fuera aumenta el braceaje a 100 y 117 metros; pero a las 8,5 millas al 11° de la indicada punta se halla un bajo llamado Castro-Verde, cubierto con 45 a 56 metros, sobre el cual se levanta considerablemente la mar cuando es gruesa, y aun rompe cuando se combina *una vaga* de mar con temporal del S. En ambos casos es preciso darle suficiente resguardo, pasando, bien por fuera o bien por tierra, de él. Es de corta extensión, y en sus caídas se sondan 75 y 83 metros, pasándose rápidamente a 117 y 124 metros.

Dicho bajo se halla en la enfilación del monte de la Cabarga de Santander con el alto del monte del Brusco; y el mogote Castro, sobre el cual está el santuario de la Virgen de las Nieves, con un pico poco pronunciado del monte de Cerredo, denominado Verde. Por esta circunstancia se da al bajo el nombre de Castro-Verde. El pico Verde está al W. del pico más elevado de Cerredo.

ENSENADA DE URDIALES

La punta del Rebanal es la extremidad N. de la ensenada de Urdiales. Esta ensenada se interna al SW. y termina en el frontón de Castro-Urdiales. Está abierta completamente al NE. con saco de 600 metros y fondo de piedra. El pequeño barrio de Urdiales se halla en la rinconada de W., no lejos de la orilla del mar.

CARGADERO DE URDIALES

En la rinconada W. de la ensenada de Urdiales, y al abrigo de la Punta del Rebanal, existe un cargadero de mineral de hierro, al cual pueden atracar y cargar en él vapores hasta de 7,2 metros de calado. Cuatro boyas, pertenecientes a la empresa del cargadero, sirven para amarrar el buque convenientemente y poder realizar, con relativa facilidad, todos aquellos movimientos necesarios para que el vertedero caiga encima de las diferentes escotillas del buque. Como en el de Sonabia, hay un estivador que cuida del buque y de los movimientos que necesita verificar. También hay que hacer la misma advertencia de que, en caso de recalar mar del NW., hay que largar las amarras y dirigirse al puerto de Castro Urdiales o al Abra de Bilbao, si no amaina. Existe otro cargadero de la misma Compañía más adentro de la ensenada y a unos 200 metros, no siendo utilizable más que para buques que no pasen de 78 metros de eslora y 3,5 de calado; actualmente no funciona.

ATALAYA, CASTILLO Y FARO DE CASTRO-URDIALES

Como a 0,6 millas al 155° de la Punta del Rebanal está la Atalaya de Castro-Urdiales, que es un peñasco vertical de 20,6 metros de altura, sobre el cual hay una caseta para el práctico de guardia y vigías. Un poco al NW. del peñasco hay varias piedras y una isleta escabrosa, llamada Conejera, todas muy pegadas a la costa.

Cien metros al SE. de la Atalaya, y sobre otro peñasco de más altura, se halla el castillo de Castro-Urdiales, llamado de Santa Ana, fortificación antigua con cuatro torreones circulares que ocupan sus ángulos.

Sobre uno de estos torreones (el del SE.) está colocada la torrecilla del faro, que es cónica, blanca, sobre torreón obscuro. Su foco luminoso se eleva 40 metros sobre el nivel del mar, y 16 metros sobre el terreno.

PEÑÓN Y ERMITA DE SANTA ANA

Cien metros al SE. del castillo está la peña de Santa Ana, que es otro peñasco de 19 metros de altura, escarpado por todos lados menos por la parte del W., en donde tiene algún declive. En su cumbre, y donde había antes una capilla dedicada a Santa Ana, existe hoy un mirador.

Entre dicho peñasco y el castillo hay dos peñas, una mayor que otra; estaban enlazadas por dos arcos que facilitaban paso para ir al mirador, no existiendo hoy el de más afuera, que ha desaparecido. Por la parte baja, a fin de impedir la entrada de la marejada en el puerto de Castro-Urdiales, se han levantado unos muros o malecones sobre el nivel más alto de la pleamar, formando todo el conjunto un trozo de malecón, que se une al rompeolas.

ROMPEOLAS

Arrancando de la peña contigua a la de Santa Ana, en dirección 127° 20', se ha construido un rompeolas malecón de 548 metros en línea recta, terminando en un morro, en cuya base hay 13,9 metros en bajamar.

CONCHA DE CASTRO-URDIALES

Esta concha empieza en la Punta de Santa Ana y termina en la de Cotolino, que demora de aquella 146°. No tiene mucho saco, y es de escaso braceaje. El fondo es casi todo piedra, cubierto de una capa, más o menos ligera, de arena y fango. En su interior se halla el puerto de Castro-Urdiales y la playa de este nombre en la ensenada de Brazomar.

PUERTO DE CASTRO-URDIALES

Se ha formado por el rompeolas y por el muelle comercial o contradique, en construcción, cuyo arranque del contorno de la concha demora 165° de la peña de Santa Ana, y según el proyecto avanzará rectamente en dirección 36° 30´ hasta 300 metros, y 7,5 metros de agua en bajamar. En la actualidad hay construidos sobre la pleamar 192 y 44 metros de escollera que cubre el agua. Una boya con destellos rojos, fondeado en 8 metros de agua en bajamar y distante 300 metros de la dirección del rompeolas, determina provisionalmente con éste la boca del puerto, que es preferido de arribada, por los veleros de cabotaje, al de Bilbao.

CARGADERO DE ALEN O DE SAN GUILLEM

Al S. de la Punta de Santa Ana, inmediato a ella, dentro del puerto, en el lugar denominado San Guillem, existe un cargadero de mineral de hierro que reúne bastantes buenas condiciones de abrigo, aunque con mar de fondo es expuesto al quedar los buques atracados. El agua mínima que tiene a popa este cargadero es de 3,6 metros. Hay cuatro boyas para amarrar los buques y verificar las operaciones de carga en las mejores condiciones, pudiendo mover el buque para hacer caer el mineral sobre las escotillas y desatracarlo en las bajamares. Lo mismo que en los cargaderos ya descritos, un práctico al servicio de la Compañía se ocupa de la estiva y movimientos del buque, después de haberlo traído sobre las boyas un práctico del puerto.

DÁRSENA DE CASTRO-URDIALES

Inmediatamente al S. del Cargadero, y dentro del puerto, viene una dársena constituida por dos elevados muelles, corrido el uno al NNE. al SSW., y del SW. al N. el otro, formado una boca de 13 metros de ancho, abierta al S. El fondo es de piedra con una ligera capa de arena fangosa, y en bajamar de mareas vivas casi toda la dársena queda en seco, si se exceptúa las inmediaciones de la entrada, en que hay de 1,5 a 2,5 metros. Esta dársena es utilizada por las embarcaciones de pesca solamente, y por algún barco costero que atraca en el muelle.

MUELLE DEL OESTE Y DE OCHARAN MAZAS

A continuación del muelle S. viene un muro de contención en dirección 169°, que se prolonga unos 300 metros y recibe el nombre de muelle del Oeste; seguidamente, como continuación y prolongación del mismo en una extensión de unos 500 metros, recibe el nombre de Ocharan Mazas.

CIUDAD DE CASTRO-URDIALES.- RECURSOS.- COMUNICACIONES

La ciudad de Castro-Urdiales, cuyo casco se asienta en la península formada entre los dos senos de Urdiales y la Concha, se extiende y ensancha hacia el S. cuenta, según el último censo, con 5.800 habitantes. Su mayor frente está orientado hacia el E., y su principal comercio consiste en la exportación de mineral de hierro. Con la decadencia de la pesca ha venido la de las industrias de salazones, escabecherías y conservas. En relación con la importancia de la población no existen grandes recursos para el navegante, y de necesitarlos, hay que acudir a Bilbao. No existen depósitos de carbón propiamente dichos. Podrán obtener hasta 200 toneladas, y aun más en algunos casos. Existe un taller de maquinaria y fábrica de fundición.

Las comunicaciones de este puerto con el resto de la península, independientemente de las vías marítimas, las tiene por el ferrocarril a Traslaviña, que es un ramal de vía férrea que empalma con la línea Bilbao-Santander y carreteras que lo unen a la red general.

MAREAS

El establecimiento del puerto es de 3h, y la máxima amplitud de la marea es de 4,5 metros.

RECONOCIMIENTO DE CASTRO-URDIALES

Como primer punto de reconocimiento de Castro-Urdiales, desde mar afuera, mencionaremos el pico de Cerredo, antes referido, y después, algo más cerca, el conjunto del Castillo, faro e Iglesia Mayor que destaca mucho.

MODO DE TOMAR EL FONDEADERO EXTERIOR

Los buques mayores deberán proceder del modo siguiente: tendrán cuidado de dejar caer el ancla por dentro de las siguientes enfilaciones: al W. de la línea Cueto-Sancho López, y al E. de la línea de Santa Ana, con Monte Olivete o la casa más al E. del casco de la población. Dentro de estas enfilaciones se encontrará fondo de arena; por fuera de ellas empieza la roca. En cuanto a la distancia, se apreciará por la enfilación Santa Ana con Punta Galea, encontrándose de 25 a 30 metros de agua. Después de fondeados, y pasada la visita de Sanidad y Aduana, se dirigirá el buque al cargadero a que venga consignado, pilotado por uno de los prácticos del puerto. Si tuviera que esperar turno, deberá aguantarse con la máquina lista, y de sobrevenir mal tiempo, lo más prudente será abandonar el fondeadero y dirigirse al puerto exterior de Bilbao, donde podrá esperar en mejores condiciones de seguridad. Los buques de cabotaje que vengan en demanda del puerto o dársena, procurarán arrancar el morro del rompeolas, y a su abrigo dejarán caer el ancla, y si han de ir a la dársena fondearán los más próximos a su boca, desde donde dando los cabos necesarios, se dirigirán par dentro de aquélla y atracarán al muelle S.



Terminadas las obras del rompeolas (la longitud de 650 metros del rompeolas se ha reducido a 548), los buques de vapor podrán fondear por dentro de aquél, con excelentes garantías de seguridad. Ahora bien, dada la orientación que tiene dicho rompeolas, en casos anormales de tiempo duro, es decir considerado como puerto de refugio, será difícil que puedan tomarlo los buques de vapor en lastre (que es como vienen la mayor parte de ellos), y muy difícil sin exponerse a perderse los buques de vela.

AUXILIOS

Existe en el extremo del muelle N. de la dársena una caseta con material para salvamento de naufragos, y en el mismo muelle llave de cañería para hacer aguada. Los navegantes encontrarán en esta localidad poderoso y eficaz auxilio, por ser la gente de mar de este puerto muy humanitaria. Como hemos expresado antes, no existen depósitos de carbón. Los recursos de víveres son escasos, y en todas circunstancias, salvo algunas insignificantes, hay que acudir a Bilbao.

PRÁCTICOS

Prestan servicio en este puerto tres prácticos, que salen a tomar los buques una milla por fuera de Santa Ana, dándose a reconocer sus embarcaciones por la bandera azul con P blanca en su centro, si es de día, y un farol con los tres colores *blanco, rojo y verde*, si es de noche.

TARIFA DE PRACTICAJE

Los buques costeros que entren en este puerto, desde 20 toneladas hasta 50, deben pagar 5 pesetas en concepto de amarraje, entendiéndose por puerto la dársena.

Todos los buques españoles y extranjeros de más de 50 toneladas llegados al fondeadero, tendrán que tomar práctico para ser amarrados en el sitio de la dársena que se les designe, y deben pagar por este concepto 10 pesetas si fuera de vapor, y 15 si es de vela.

Todo buque de travesía que entrase en este puerto, desde 50 toneladas hasta 100, debe pagar 10 pesetas en verano y 15 en invierno, como paracticaje y amarraje.

Los buques de travesía que excedieran de 100 toneladas hasta 300, deben pagar, si fondeasen en la rada y tomen Sanidad, 25 pesetas como practicaaje.



Los buques de vela y vapores de travesía de 300 toneladas hasta 2.000 que fondearan en esta rada y tomaren Sanidad, deben pagar 25 pesetas como practicaaje de entrada, y si hacen operaciones de carga y descarga en los cargaderos actuales, deben pagar además 10 pesetas por el movimiento a dichos cargaderos, excepción hecha del de Sonabia, en que pagan 20.

Si algún buque pidiera lancha de lemanaje, si fuese trainera con 10 remos , pagará 25 pesetas, y si lancha mayor, con 19 remos, 50.

La salida es libre y no se paga derecho alguno de practicaaje, a no ser que se solicite.

ENSENADA DE BRAZOMAR

Entre el extremo S. del muelle Ocharan Mazas y la punta Cotolino, forma el contorno de la costa ensenada hacia el S., con saco de unos 600 metros de fondo; en bajamar queda completamente en seco formando una gran playa de arena, utilizada en verano para baños de mar.

RÍO BRAZOMAR

El río Brazomar, único que desagua dentro de la concha, desemboca por la parte EN. de la ensenada. No tiene importancia por su poco caudal. Los pescadores de Castro-Urdiales lo utilizan para varar dentro de él algunas embarcaciones que no emplean durante la invernada.

PUNTA DE COTOLINO

Como 146° de la peña de Santa Ana, distante poco menos de 0,6 millas y a 490 metros del extremo del rompeolas, se halla la punta de Cotolino, baja y escabrosa, la cual constituye la extremidad SE. de la ensenada de Castro-Urdiales.

PUNTA Y CUETO DE MIOÑO

Unos 700 metros más al SE. se halla la de Mioño, que es más alta, escarpada y limpia: ambas puntas proceden en declive del Cueto, monte de base elíptica y de figura cónica cuando se avista desde el W. y que antes ha sido mencionado como punto interesante de enfilación.

CARGADERO DE DÍCIDO

Al abrigo de esta punta existe una cargadero de mineral de hierro llamado de Dícido y que reúne pocas condiciones de abrigo, como los de Sonabia y Urdiales. Tiene un calado mínimo de 5,7 metros; como en los demás cargaderos, existe por cuenta de la empresa un práctico encargado de custodiar el buque, estivarlo y amarrarlo, para lo cual hay tres boyas pertenecientes al cargadero. En caso de mal tiempo o de recalar mar, lo prudente será largar amarras y dirigirse primeramente al fondeadero de la concha de Castro-Urdiales, y si refresca, al puerto exterior de Bilbao, donde esperará a que amaine.

PLAYA, RÍA Y LUGAR DE MIOÑO

Al doblar la punta de Mioño se encuentra el pequeño arenal de este nombre, con playa sucia de piedras, en cuyo extremo occidental se halla la boca de la ría de Mioño. Esta insignificante ría, llamada también puerto de Dícido, sólo es accesible con lanchas en pleamar y buenas circunstancias de tiempo. La frecuentan en verano embarcaciones de poco calado que cargan en ella mineral para transportarlo a Orión y a algunos puertos de la costa de Vizcaya. Un reducido muelle le sirve de cargadero.

El lugar de Mioño, de 277 habitantes, se halla inmediato a la orilla del mar, dentro del indicado puerto.

PUNTA DE SALTACABALLO



El límite oriental de la playa de Mioño lo constituye una punta alta y peñascosa que denominan de Saltacaballo.

CARGADERO DE SALTACABALLO

Al abrigo de la expresada punta y la ensenada llamada de la Tejilla, existe el cargadero de Saltacaballo, con 7,2 metros de calado mínimo.

Lo mismo que su similar Dícido, tiene cinco boyas para amarrar los buques y un práctico encargado de su cuidado, estiva y movimiento sobre amarras para las operaciones de carga. Las condiciones de abrigo, próximamente idénticas a las de Dícido, y, por consecuencia, deben observarse las mismas precauciones señaladas para aquel cargadero.

PUNTA Y ENSENADA DE ONTÓN O DE BERRÓN

Desde la última punta sigue la costa por el SE., escabrosa y de regular altura en la orilla, pero alta y montuosa en el interior, y termina en una punta pedregosa que llaman de Ontón, límite occidental de la ensenada del mismo nombre.

Esta ensenada se interna al SW., y la limita al E. otra punta baja y peñascosa.

En la reducida ensenada de Ontón, llamada también de Berrón, desagua el río o más bien arroyo Sabiote. Dentro de esta ensenada está el lugar de Ontón. Un poco más al E. sale una punta llamada el Piquillo.

CARGADERO DE ONTÓN O DEL PIQUILLO

Al abrigo de la punta llamada del Piquillo, existe un cargadero de mineral de hierro con calado mínimo de 8,5 metros; hay cinco boyas para amarrar los buques. Tiene pocas condiciones de abrigo, y, por lo tanto, el buque que esté cargando tiene que largar amarras y abandonar el cargadero, cuando entre mal tiempo o recale mar, para tomar la concha de Castro-Urdiales o el puerto exterior de Bilbao. Al igual que en los otros cargaderos hay un práctico al servicio de la empresa, que cuida el buque y se encarga de la estiva y movimientos sobre amarras.

ADVERTENCIA

Todos los buques que vengan consignados a cualquiera de los seis cargaderos mencionados que dependen del puerto de Castro-Urdiales, fondarán primero en la concha y con el práctico a bordo se dirigirán al cargadero de su destino.

LÍMITE DE LAS PROVINCIAS DE SANTANDER Y VIZCAYA

Un poco más al Este de la Punta del Piquillo sobresale otra que forma la parte oriental de la ensenada de Ontón, y sobre ella viene a coincidir el límite de las provincias de Santander y Vizcaya.



Acedo, J.A., La construcción naval en Vizcaya, Bilbao 1975

Aguilar Herrando, J., La Ingeniería en los puertos de la Edad Media, Tecnología y Sociedad: las grandes obras públicas en la Europa medieval, XXII Semana de Estudios Medievales (Estella, 17 a 21 de julio de 1995), Pamplona 1996.

Aguirre, R., El Cantábrico, entre la vela y el vapor. Una cultura común, San Sebastián 1994.

Aguirre Sorondo, A., Los astilleros guipuzcoanos, Zainak, nº. 15, Cuadernos de Antropología-Etnografía, Comunidades pesqueras, 1997.

Alberdi, X. Y Aragón, A., “La construcción naval en el País Vasco durante la Edad Media”, Revista de Estudios Marítimos del País Vasco, nº. 2, 1998.

Alemaný Llovera, J., Los puertos españoles en el siglo XIX, Madrid 1991.

Anasagasti, Fr. P., Historia General de la villa de Bermeo, Bilbao 1985.

Ansola Fernández, A., Las Gentes Marineras. Una aproximación a los cambios socioeconómicos en las comunidades pescadoras cántabras (siglos XIX y XX), Universidad de Cantabria, Santander 1995.

Aramburu-Zabala, M.A. y Alonso Ruiz, B., Santander: un puerto del Renacimiento, Santander 1994.

Arbex, J.C., La flota de bajura en el siglo XIX, Bermeo, nº 3, 1983, pp. 353-367.

Arbex, J.C., Arrantzaria: evolución de la construcción artesanal de la pesca y de sus artes en Euskalherria, Bilbao 1984.

Argüelles Álvarez, R., Puertos de pesca en España, Gijón 1931.

Arízaga, B., Villas: permanencias urbanas, La Memoria histórica de Cantabria, Santander 1996.

Armengou i Schuppisser, M., El retrato de barcos en el siglo XIX (una faceta poco conocida de la pintura marinista), Revista de Historia naval, nº. 64, 1999.

Arroyo Ruíz Zorrilla, R., Apunte para una historia de la enseñanza náutica en España, Madrid 1989.

Artiñano y De Galdacano, G., La arquitectura naval española en madera, Madrid 1920.

Astui Zárraga, A., La pesca en Bermeo en el siglo XIX, Bilbao 1984.

Astui Zárraga, A., Lanchas de pesca a vela, Etor, T. VII, San Sebastián 1989.

Astui Zarraga, A., El Museo del pescador de Bermeo. Casi 50 años de vida. Zainak, nº. 15, Cuadernos de Antropología-Etnografía, Comunidades pesqueras, 1997.

Barrón García, J.I., La economía de Cantabria en la etapa de la Restauración (1875-1908), Santander 1992.

Basurto, N., Leonardo Rucabado y la Arquitectura Montañesa, Bilbao 1986.

Bayo, R. y A., Muñoz, Santurce: puerto pesquero, trabajo mecanografiado, Vitoria 1994.

Bedia, J. (De.), Santander, Historia gráfica, Siglo XIX, Santander 1977.

Benito Domingo, A. M., Estudio histórico del puerto de Getaria, Vitoria 1999.

Benito Domingo, A. M., Estudio histórico del puerto de Zumaia, Vitoria 2000.

Bohigas Roldán, R. y otros, Los materiales arqueológicos del cerro de Santa María (Castro Urdiales, Cantabria), Santander 1990.

Bonet Correa, A., Puertos españoles en la historia, Madrid 1994.

Cabieces Ibarrondo, V., Castro Urdiales y su entorno, Castro Urdiales 1988.

Cabieces Ibarrondo, V., El patrimonio de nuestros pueblos: itinerario didáctico en el municipio de Castro Urdiales, Castro Urdiales 1994.

Campuzano Ruiz, E., Guía de Castro Urdiales, Madrid 1987.

Casado Soto, J.L. y otros, Barcos y Astilleros. La construcción naval en Cantabria, Santander 1993.

Casado Soto, J.L., El depósito franco y el puerto de Santander: 75 aniversario, 1923-1998, Santander 1998.

Casanueva González, J.F., Elementos para una historia de la navegación a vapor, Tesis doctoral, Cádiz 1996.

Castanedo Galán, J.M. y otros, Veleros y vapores. Barcos emblemáticos en el puerto de Santander, siglos XVI-XIX, Santander 1995.

Chic García, G., Roma y el mar: del Mediterráneo al Atlántico, Guerra, exploraciones y navegación: del Mundo Antiguo a la Edad Media, La Coruña 1995.

Cicero, I., Castro Urdiales, Laredo, Santoña ... de punta a cabo, Santander 1982.

Ciriquiain Gaiztarro, Historia de la MN. Y ML villa y puerto de Portugalete, Bilbao 1990.

Ciriquiain Gaiztarro, M., Los puertos marítimos del País Vasco, San Sebastián 1986.

Comisión de Estudios Históricos de Obras Públicas y Urbanismo, Máquinas y artes de construcción portuaria en la exposición de puertos y fortificaciones en América y filipinas, Madrid 1985.

Conserjería de Obras Públicas y Transportes de Andalucía, Actas del Simposium Territorio, Puerto y ciudad: 26, 27 y 28 de noviembre de 1986, Sevilla 1988.

De la Puerta, N., El puerto de Bilbao en el siglo XIX: un puerto de hoy para un mundo de ayer, ERNAROA, Revista de Histori de Euskl Herría, Bilbao 1992.

De la Puerta, N., El puerto de Bilbao como reflejo del desarrollo industrial de Vizcaya, 1857-1913, Bilbao 1994.

De la Puerta, N., “Los vínculos entre la construcción naval y las obras civiles de los puertos en el siglo XIX”, Actas del Y Simposio de Historia de las técnicas. La construcción naval y la navegación, Santander 1996.

Delgado Cendagortagarza, A., Bermeo en el siglo XX: Política y conflicto en un municipio pesquero vizcaíno (1912-1955), Zarautz 1998.

Díaz Borrás, A., La construcción del puerto de Valencia: problemas y métodos (1283-1880), Valencia 1986.

Dueso, J., Historia de la navegación vasca, Historia de Euskal Herria, Tomos III y IV, San Sebastián 1980.

Duo, G., Cuatro aspectos de la enseñanza náutica en el País Vasco (s. XVI-XIX), Vasconia, nº 27, 1998.

Duo, G., Formas de navegación en el puerto de Plentzia a través de los documentos de la Cofradía de mareantes de San Pedro (siglos XIII-XIX), Apuntes II, Plasentia de Butrón, Plencia, Plentzia, Bilbao 1998.

Echegaray Corta, B., Estudio jurídico de los contratos entre copropietarios, patronos, tripulantes y fogoneros, Eusko Ikaskuntza, San Sebastián 1927.

Echavarría, J., Recuerdos históricos castreños, Bilbao 1973 (reed.)

Fernández Izquierdo, F., “La España de Carlos III en su dimensión marítima”, Cuadernos monográficos del Instituto de Historia y Cultura Naval, nº. 2, Madrid 1989.

FotoNatur, Castro Urdiales, caminos por descubrir, Castro Urdiales 1999.

Frax Rosales, E., Puertos y comercio de cabotaje en España, 1857-1934, Madrid 1981.

Frax Rosales, E., El mercado interior y los principales puertos, 1857-1920, Madrid 1987.

Fundación Santillana, Cantabria y la mar en la historia, Madrid 1986.

Fundación Santillana, Valles y comarcas de Cantabria, Zona oriental, Madrid 1992.

Galván Rivero, M.C., Historia del Archivo Municipal de Castro Urdiales, II Jornadas de Archivos municipales de Cantabria, Santander 1999.

Garay Salazar, J., Santa Ana no se tira. Historia de un Peñón, Santander 1997.

Gomez Rodrigo, C., Diez meses en la historia de Castro Urdiales, Altamira, tomo XL, 1976/77.

González Echegaray, R., La marina Cántabra, III, Desde el vapor, Santander 1968.

González González, F.J., Astronomía y navegación en España: siglos XVI-XVIII, Madrid 1992.

González, A. e Ibarra, J., Rapaces nidificantes en Castro urdiales y los valles de Guriezo y Liendo, Salamanca 1997.

González Tascón, I., “Tecnología constructiva portuaria”, Puertos y fortificaciones de América y Filipinas, Madrid 1985.

Grupo Espeleológico la Lastrilla, Asociación de Amigos del patrimonio Histórico-Cultural Castreño, Informe preliminar sobre la conducción de aguas de “El Chorrillo”, Castro Urdiales 1995.

Guiard y Larrauri T., Historia del Consulado y Casa de Contratación de Bilbao y del comercio de la Vila, Bilbao 1912/14.

Guiard y Larrauri, T., La industria naval vizcaína, Bilbao 1917.

Hernández, M., aproximación al lenguaje marinero en Castro-Urdiales, Anuario Juan de la Cosa, Vol. II, 1978.

Hernández Gallejones, R., Aproximación a la Historia de Portugalete (1400-1900), Bilbao 1991.

Hernando, M., Aproximación al lenguaje marinero en Castro Urdiales, Santander 1978.

Homobono, J.I.(dir.), Conservas de pescado y litografía en el litoral Cantábrico, Bilbao 1993.

Homobono, J.I., La minería en la zona de Castro Urdiales (1791-1986), La Cuenca minera vizcaína. Trabajo, patrimonio y cultura popular, Bilbao 1994.

Iglesias, J.M. y Ruíz, A. (Directores), Flaviobriga. Castro Urdiales, Bilbao 1995.

Ilustración de Castro, Castro Urdiales.

Labayen F.M., Pesca como medio de vida y su derivación deportiva, las regatas de traineras y trainerillas, Vida Vasca, nº. 32, Vitoria 1955.

Laburu, M., La Escuela de pesca de San Sebastián(primera creada en España), Vitoria 1992.

Lacha Otañes, M. A. y Del Campo Gutierrez, J. L., Un Manuscrito del siglo XVII, referente a la antigua villa de Castro Urdiales, Altamira, Revista de Estudios Montañes, vol. II, Santander 1974.

Lanza, R., La población y el crecimiento económico de Cantabria en el Antiguo Régimen, , Madrid 1991.

Lastra, J. y Palacio, D., Coplas de Castro, Madrid 1995.

Le Play, F., Campesinos y Pescadores del norte de España, Madrid 1990.

López Vaqué, A., Del léxico castreño de ayer y de hoy, Santander 1999.

López Piñero, J.M., El arte de navegar en España del Renacimiento, Madrid 1986.

Macintyre, D.G.F.W., La aventura de la vela: (1520-1914), Barcelona 1971.

Madoz, P., Diccionario geográfico-estadístico-histórico de España y sus posesiones de Ultramar, Madrid 1845-1850, Santander (edición facsimil), Valladolid 1984.

Maiso González, J., La difícil modernización de Cantabria en el siglo XVIII: D. Juan F. De Isla y Alvear, Santander 1990.

Martín-Meras, L., Catálogo de la cartografía histórica del Museo Naval, Madrid 1990.

Merino, J.J.B., Apuntes para la Historia de Guecho, Bilbao 1970.

Merrien, J., Historia de los buques, Barcelona 1960.

MOPU, Guía de las costas de España, Reista de obras Públicas y Urbanismo, nº 367, Madrid 1990.

Moraza Barea, A., Estudio Histórico del Puerto de Ondarroat, Vitoria 2000.

Murguía Mendizábal, D., ¿Castro Urdiales vasco?: pros y contras para su reintegración a Vizcaya, Castro Urdiales 1978.

Murguía Mendizábal, D., El libro de Castro, Castro Urdiales 1996 y 97.

Murguía Mendizábal, D. y Garay Salazar, J., Castro-Vizcaya (Relaciones históricas), Castro Urdiales 1997.

Obregón Goyarrola, F., Breve Historia de Cantabria, Santander 2000.

- O'Dogherty, A., La construcción naval en la Península, en España y el Mar en el siglo de Carlos III, Madrid 1989.
- Odrizola Oyarbide, L., La construcción naval en Gipuzkoa, siglo XVIII, San Sebastián 1997.
- Ocharan, E., Reintegración de Castro Urdiales a Vizcaya, Bilbao 1925.
- Ocharan Mazas, L., En Casa de la Villa, Castro Urdiales 1917.
- Ocharan Mazas, L., Ángela, Barcelona 1918.
- Ocharan Mazas, L., Marichu, Barcelona 1918.
- Ochoa de Zabalegui Iriarte, T., Estudio histórico del puerto de Armintza, Vitoria 1998.
- Ojeda San Miguel, R., Las actividades no agrarias en Cantabria a mediados del siglo XIX: análisis a través del diccionario de Pascual Madoz, Altamira, Revista del Centro de Estudios Montañeses, tomo XLIX, Santander 1990-91.
- Ojeda San Miguel, R., El puerto de Castro Urdiales. Recursos técnicos, transporte y comercio (1163-1850), Santander 2001.
- Odieres, Y., Eladio Iaredo. El Historicismo nacionalista en la Arquitectura, Bilbao 1992.
- Ortega Valcarcel, J., Gentes de mar en Cantabria, Santander 1996.
- Pardo San Gil, J., La Marina de Guerra Auxiliar de Euzkadi (1936-39), San Sebastián 1998.
- Pecharromán, F., La sociedad cántabra de fines del antiguo régimen: el Valle de Guriezo (1752-1883), Santander 1985.
- Pecharromán, F., Datos para el estudio del gobierno local en la zona de Castro Urdiales durante la primera mitad del siglo XVII, Población y Sociedad en la España Cantábrica durante el siglo XVII, Santander 1985.
- Pfeiffer, G., Atlas de los principales puertos de España, Madrid 1872.
- Peña San Andrés de la Casa de Cantabria en Madrid, Repertorio de publicaciones periódicas de Castro Urdiales (1872-1997), Madrid 1997.
- Pérez Bustamante, Rogelio, Historia de la villa de Castro Urdiales, Santander, 1980.
- Pérez Carreño, J., Cartilla marítima, Madrid 1904.
- Prior, J.H., Geography, technology and war: studies in the maritime history of the Mediterranean, 649-1571, 1988.

- Punzano, V., Los gobernadores de armas de Castro Urdiales, 1812-1813, Santander 1982.
- Richter Sanjines, J.A., Mariano Renovales, 1774-1819, efemérides gloriosas y crueles, Bilbao 1990.
- Rivera Medina, A.M., Estudio histórico del puerto de Bermeo, Vitoria 1997.
- Rodríguez Gutiérrez, B., La visión de Cantabria en una revista romántica: Semanario Pintoresco Español (1836 – 1857), Altamira, Tomo LIV, Santander 1998.
- Rodríguez – Vallasante Prieto, J.A., “La infraestructura naval de la primera mitad del siglo XIX”, Cuadernos monográficos del Instituto de Historia y Cultura Naval, nº. 4, Madrid 1989.
- Ruiz Bedia, M.L., La minería del hierro en la Cantabria oriental. Una aproximación a través de la Cía. Minera de Setartes. 1875-1910, (trabajo mecanografiado) Universidad de Cantabria, Santander 1996.
- Sánchez-Llamosas, J.P., El habla de Castro, Madrid 1982.
- Sánchez-Llamosas, J.P., Retazos de historias y costumbres del pasado. Castro Urdiales, Madrid 1999.
- Sánchez Terry, M.A., Los faros españoles: historia y evolución, Madrid 1991.
- Solana Sainz, J.M., Flaviobriga, Castro Urdiales, Santander 1977.
- Trueba, A., Dónde fue Flaviobriga, Euskal-Erria, Revista Bascongada, tomo XVII, 1887.
- Urkidi, J. Y Apraiz, J., La construcción naval en Bermeo, Bermero, nº. 1, 1981.
- Urquiza, E., La partida de bautismo de Don José Nrciso de Urquiza y Alzaga 1762. La villa de Castro Urdiales, Buenos Aires 1966.
- Valdaliso Gago, J.M., Growth and Modernization of the Spanish merchant marine, 1860-1935, International Journal of maritime History, III, nº. 1, 1991.
- Valdaliso Gago, J.M., Los navieros vascos y la mrina Mercante en España, 1860-1935. Una historia económica, Bilbao 1991.
- Valdaliso Gago, J.M., Las empresas navieras españolas: estructura y financiación (c.1860-1935), La Empresa en la Historia de España (de. F. Comín y P.M. Azeña), Madrid 1995.
- Valdaliso Gago, J.M., La flota mercante española y el tráfico con América en la segunda mitad del siglo XIX, Revista de Historia Naval, nº. 49, 1995.
- Valdaliso Gago, J.M., The diffusion of technological change in the spanish merchant fleet during the twentieth century, The Journal of Transport History, Vol. 17, 1996.

Valdaliso Gago, J.M., La navegación regular de cabotaje en España en los siglos XIX y XX. Guerras de fletes, conferencias y consorcios navieros, Vitoria 1997.

Vaquerizo Gil, M., Las obras de los muelles de laredo en los siglos XVI y XVII, anuario Juan de la Cosa, Vol. V, 1983/86.

Varios, La cuenca minera vizcaína. Trabajo, patrimonio y cultura popular, Bilbao 1994.

Varios, Rompeolas, Castro 1995.

Varios, Historia de la economía marítima del País Vasco, San Sebastián 1983.

Varios, El País Vasco y el mar a través de la historia, San Sebastián, 1995.

Varios, Y Simposio de Historia de las Técnicas. La construcción naval y la navegación (Cantabria 26, 27 y 28 de octubre de 1995), Santander 1996.

Varios, Estado de la cuestión de los estudios marítimos en el País Vasco, Revista de Estudios marítimos del País Vasco, nº 1, San Sebastián 1996.

Varios, VII Centenario Hermandad de las Marismas, Castro Urdiañes 196.

Varios, Puertos españoles en la Historia, Madrid 1994.

Varios, Lekeitio, Bilbao 1992.

Varios. Puertos de Cantabria. Cofradías y faros, Santander 1998.

Varios, Pasaia. Memoria histórica y perspectivas de futuro, San Sebastián 1999.

White, A.P., A select bibliography of British and Irish University theses about maritime history: 1792 to 1990, L. 1991.

Zabala, A., Aproximación a una tipología del cabotaje cantábrico en la primera mitad del siglo XVIII, Santander 1978.

Zabala, A., La actividad comercial vizcaína a través del puerto de Bilbao a principios del siglo XVIII, Historia de la economía marítima del País Vasco, San Sebastián 1983.

Zabala, A., Arquitectura naval en el País Vasco, San Sebastián 1984.

Zabala, A., El marco de la construcción naval vizcaína del siglo XVIII al XXI, Revista de Estudios marítimos del País Vasco, 2, 1998.