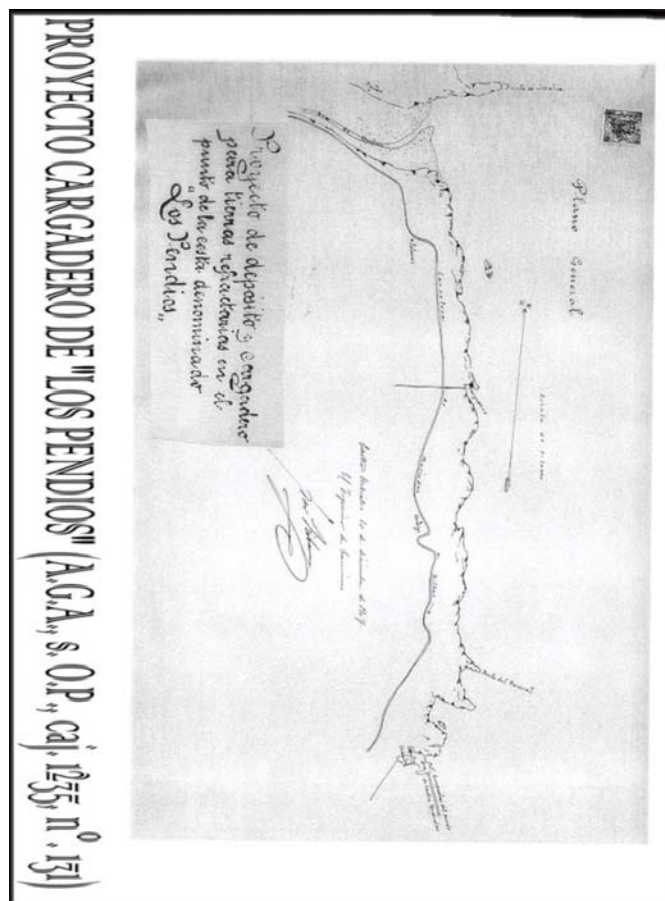


acantilado favorece en extremo el establecimiento del cargadero, arrancando desde el frente del depósito.

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

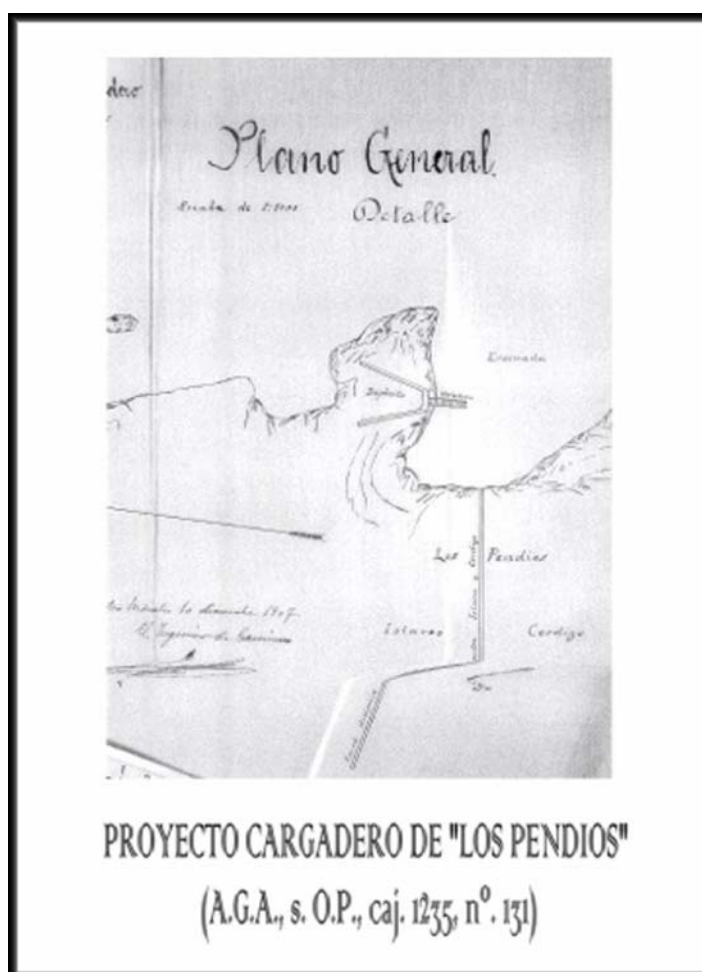


construye un muro de mampostería hidráulica en el frente del depósito. Este muro podría hacerse con cal ordinaria pero se ha preferido hacerlo hidráulico, para

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

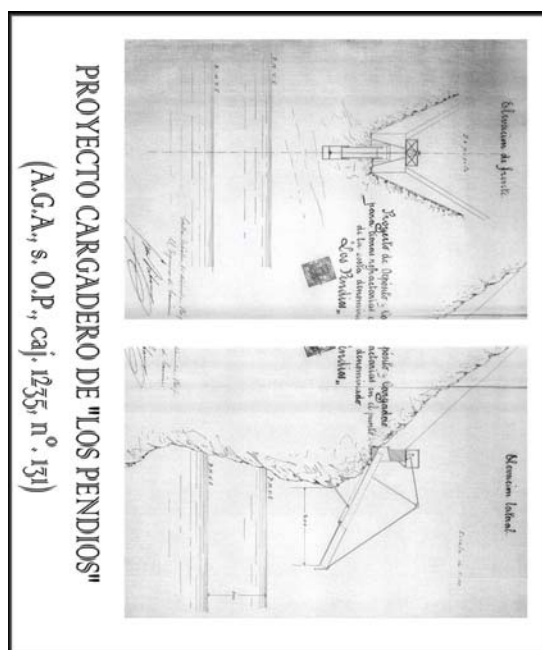


En los confines occidentales de la costa castreña, rayando con la jurisdicción marítima de Laredo, se levantó también un cargadero más. Nos referimos al poco conocido y contemplado por la historiografía minera *Cargadero de Sonabia*. Decía un “derrotero”

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

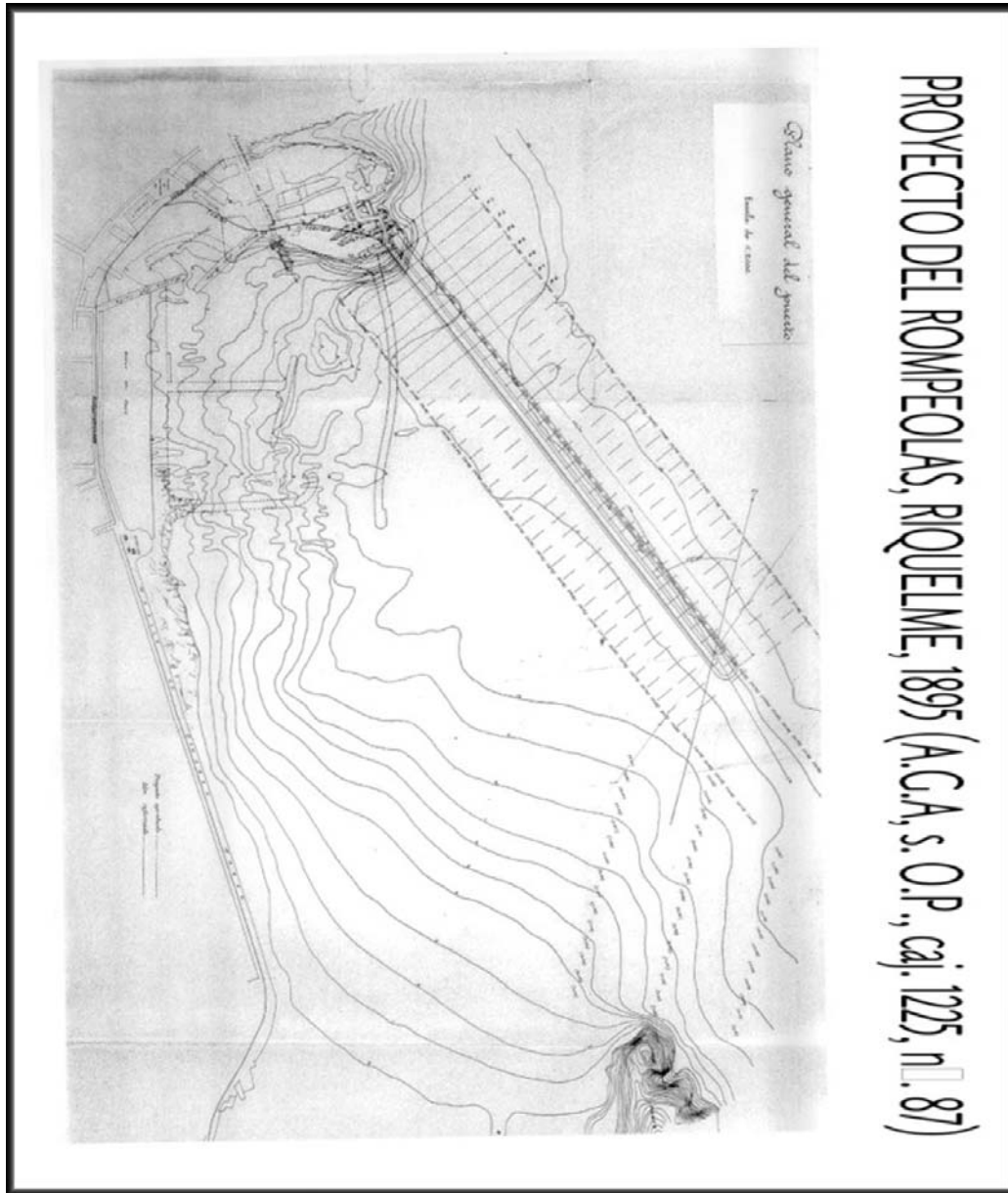
A comienzos de 1895 las obras propiamente dichas del puerto todavía no habían comenzado. El contratista, a la espera del nuevo proyecto reformado, se limitó a *“hacer importantes trabajos de preparación para poder luego emprender la construcción”*¹⁸. Mientras tanto, el ingeniero Riquelme a toda prisa 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.

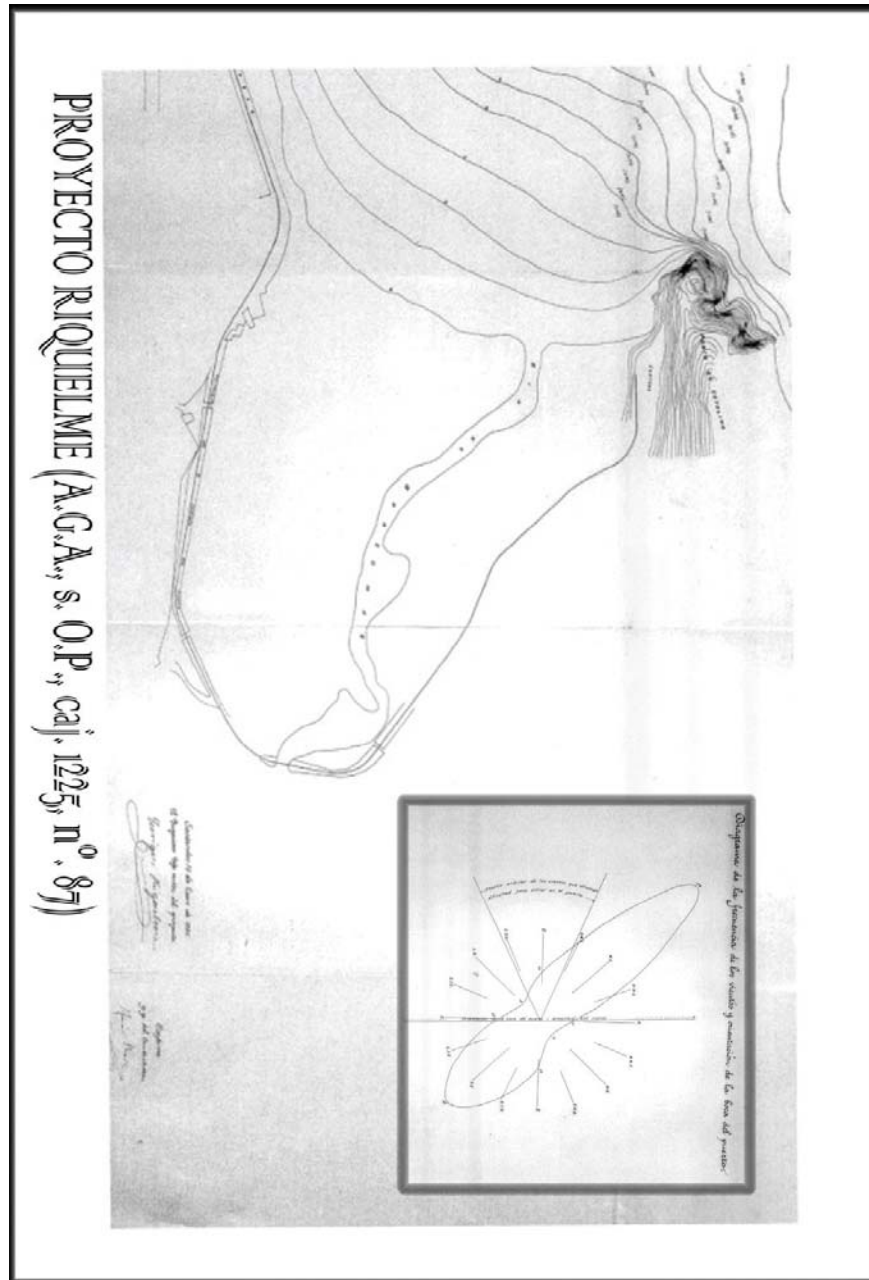
¹⁸ A.G.A., s. O.P., caja 1.225, nº. 87.

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.

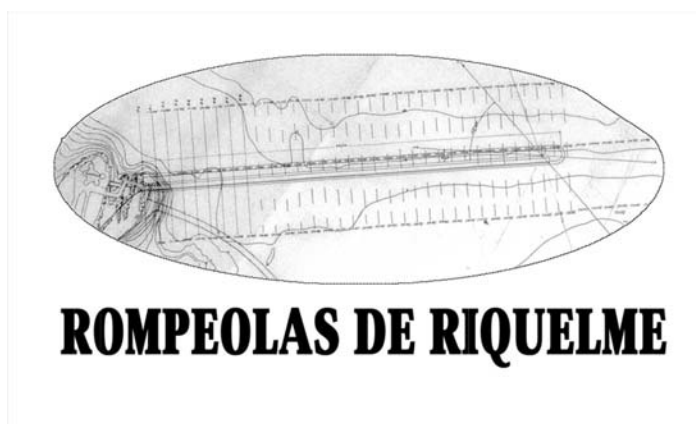
Desde el morro a la citada punta de Cotolino hemos hecho un sondeo minucioso cuyas cotas figuran en el plano general, y su examen demuestra el amplio y buen calado que ofrecerá la entrada del puerto”²².

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 grndes 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.

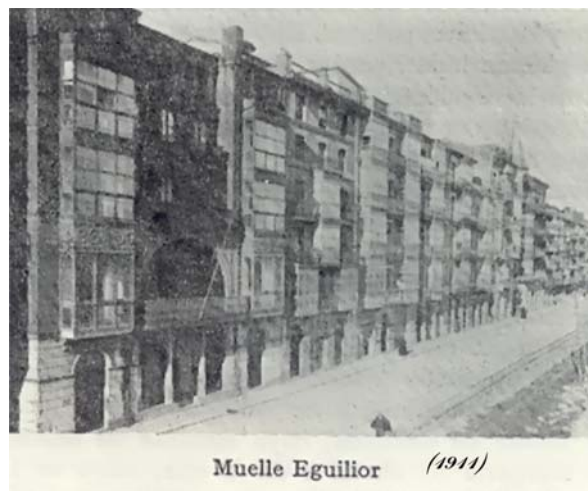
¹² “En la sesión del Ayuntamiento de 16-12-1893 se acordó que la calle de la Rivera o Muelle nuevo se denomine en los sucesivo “Muelle de Eguilior”. El influyente político L. Manuel Eguilior Llaguno (1842-1935) era nacido en Limpias, varias veces diputado a Cortes y ministro de distintas carteras y altos 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.

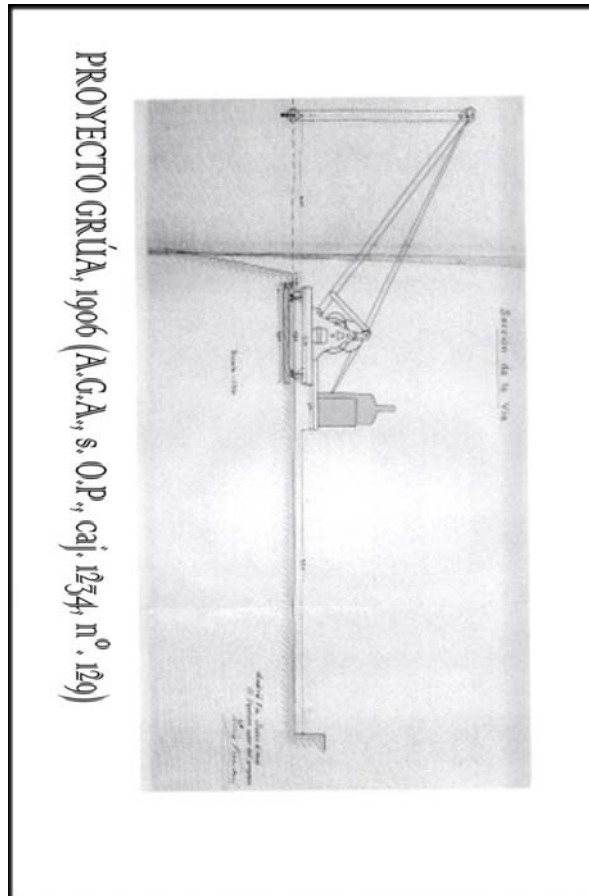
3. UNA GRÚA DE VAPOR PARA EL PUERTO, 1906

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.



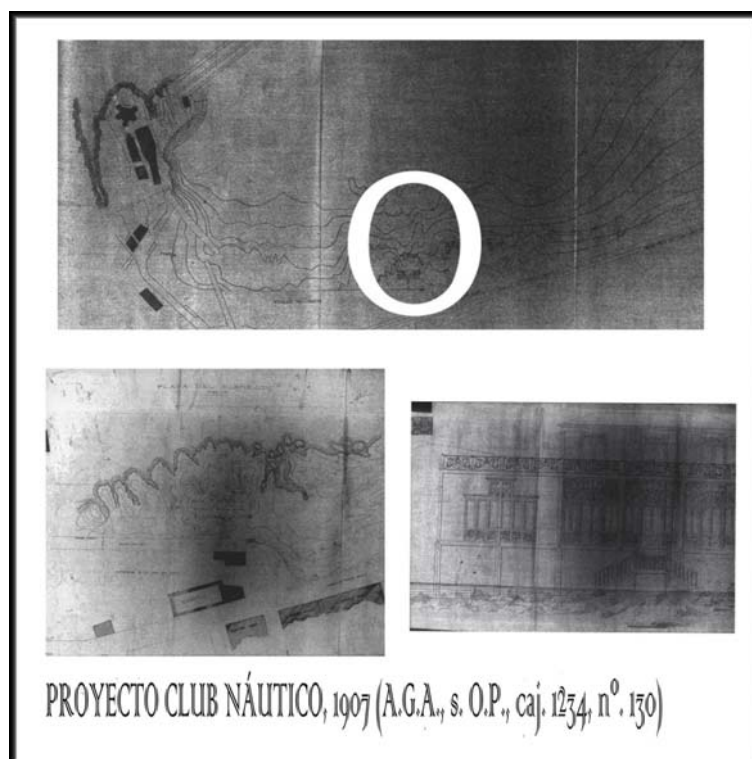
La situación de su emplazamiento es difícil que otro cualquiera de su clase le pueda igual, pues el panorama no puede ser más espléndido; en primer término por el lado izquierdo (se supone un espectador colocado dentro de él ya ejecutado) el

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



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 cuenta 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

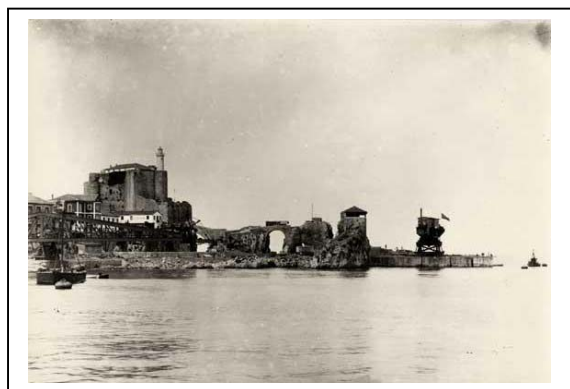
El periódico local *La Ilustración de Castro Urdiales* publicaba en las Navidades de 1909 un artículo dando cuenta a sus lectores de que Timoteo Ibarra planteaba políticamente en la Villa la necesidad de acortar la longitud del Rompeolas, y acababa el mismo con estas esclarecedoras frases: “Nadie puede 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.

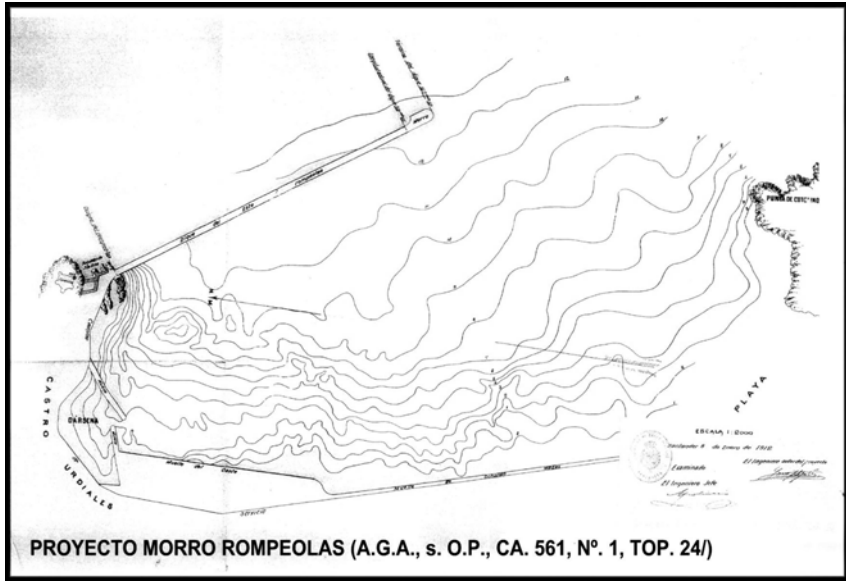
1. 3. FORMA DE CONSTRUCCIÓN

“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 independencia 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.

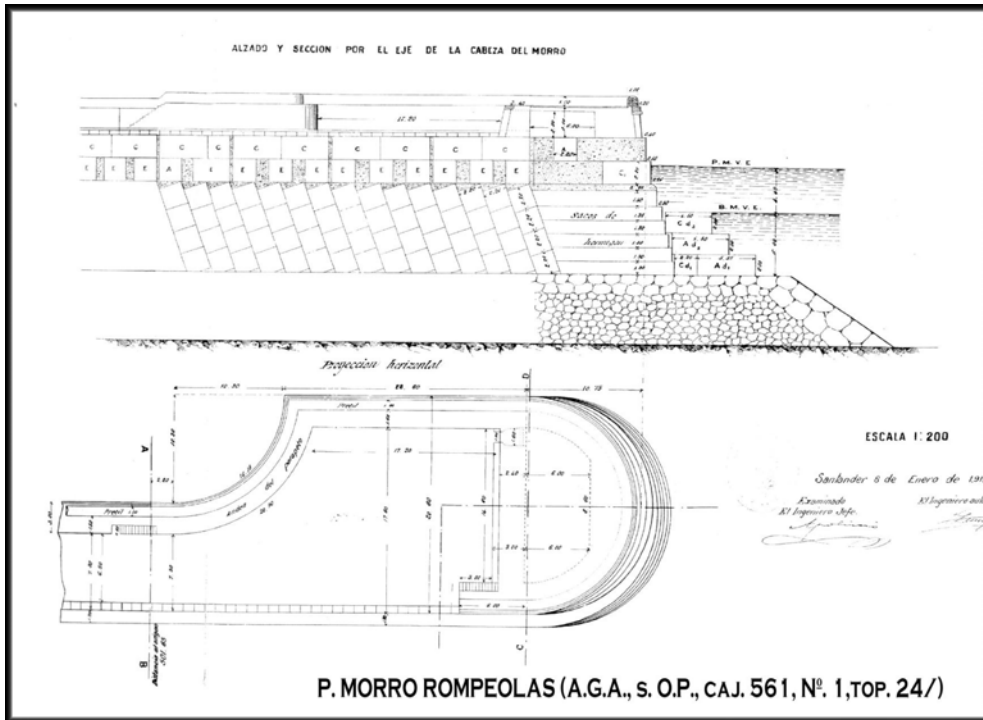
De modo que se construirán en las dos últimas hiladas de la parte concertada del morro cuatro grandes macizos monolíticos, dos que comprenderán la parte cóncava de la curva y las partes rectas de su arranque y terminación, y otros dos que comprenderán la totalidad de la parte recta del morro, y por último 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

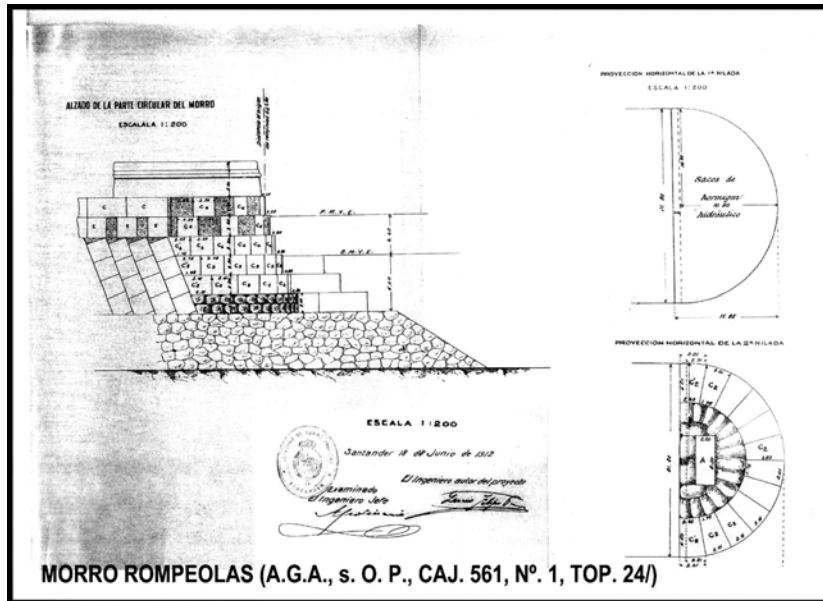
⁹ Ibidem.



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.

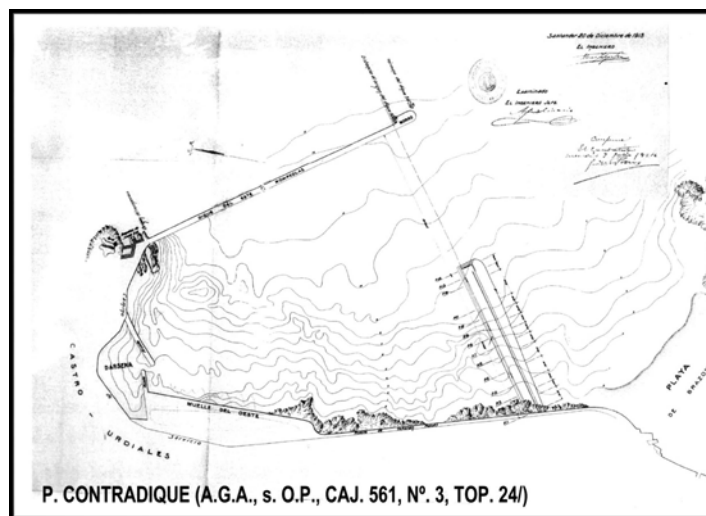
La berma de 3,00 metros que se propuso en el proyecto primitivo para la escollera, en el plano de arranque de los bloques artificiales, fue teniendo en cuenta que el

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.