

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

**CASTRO URDIALES
(1831-1928)**

HISTORIA DE UN EMPEÑO CENTENARIO

Ramón Ojeda San Miguel

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

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

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

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

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

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

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

ÍNDICE

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

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

II. PUNTO DE SALIDA Y PERSPECTIVAS

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

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

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

IV. LOS INTERESES MINEROS CALIENTAN MOTORES

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

1. Puentes, peñones y cuatro boquetes

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

XIII. VALORACIONES Y REFLEXIONES FINALES

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

APÉNDICE

BIBLIOGRAFÍA

I

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

1. CONCEPTO Y TIPOLOGÍA

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

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

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

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

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

2. LEYES Y GESTIÓN/ADMINISTRACIÓN

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

3. MÁS PRECISIONES CONCEPTUALES Y TÉCNICAS

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

²De la Puerta (94), p. 56.

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

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

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

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

³De la Puerta (96), p. 421.

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

3. 1. DIQUES Y MUELLES

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

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

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

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

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

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

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

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

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

3. 2. TÉCNICAS DE CONSTRUCCIÓN

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

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

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

3. 3. DIQUES DE ABRIGO, TÉCNICAS Y MATERIALES

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

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

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

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

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

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

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

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

⁵Ibidem, p. 226.

⁶Ibidem, p. 232.

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

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

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

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

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

⁷Ibidem, pp. 257 y 258.

3. 4. MATERIALES EN LAS OBRAS

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

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

3. 5. FORMAS DE CONSTRUIR

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

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

⁹González Regueral, ob. cit., p. 247.

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

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

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

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

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

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

¹²Ibidem, p. 264.

¹³Ibidem, p. 267.

¹⁴Ibidem, pp. 268 y 269.

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

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

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

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

¹⁵Ibidem, pp. 277 - 285.

¹⁶González Urruela (2001), p. 112.

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

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

Los últimos límites de Vizcaya y toda la costa castreña se “plagaron” escalonadamente de cargaderos tipo *cantilever*¹⁹. Menos el de San Guillen en el propio Castro Urdiales y el de Sonabia, todos se ubicaron siempre en zonas de mar abierta: “Los de Saltacaballo y el segundo de Dícido fueron construidos en Bélgica por “Auguste Lecocq y Cía.”. Pero los cuatro restantes, junto con una serie de obras portuarias especiales de los años noventa, salieron de los talleres vizcaínos de la “Sociedad Anónima Vasco-Belga” (Miravalles) de Chávarri, Lecocq y Velasco”²⁰.

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

¹⁷Ibidem, p. 113.

¹⁸Ibidem, pp 114 y 115.

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

²⁰Homobono(94), p. 82

4. BALANCE

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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



II

PUNTO DE SALIDA Y PERSPECTIVAS

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

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

¹ Ojeda San Miguel (2001).

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

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

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

1. A COMIENZOS DEL SIGLO XIX

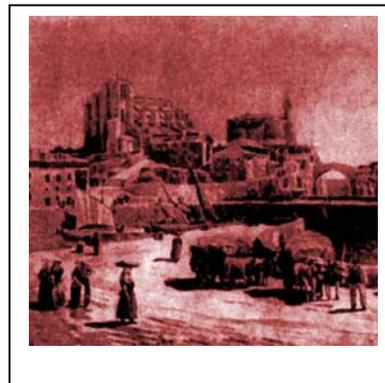
También sabía el Ayuntamiento castreño, como otros muchos, que mejorar técnicamente y físicamente su puerto pasaba por la participación directa del Estado en los gastos de las obras³.

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

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

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

En la década de los años de 1830 llegaron otra vez nuevas y halagüeñas perspectivas. Se creó la “Real Junta del Camino de Bercedo”, y el Gobierno de la Monarquía encargó al mismo la recuperación y mejora del puerto de Castro. Entre 1831 y 1832 arribó a Castro José M. Mathé con el nombramiento oficial de facultativo del puerto debajo del brazo y con la responsabilidad de realizar un proyecto de mejora integral y ampliación de todas sus estructuras. Mathé estudió, como nadie lo había hecho hasta entonces, durante meses la costa castreña con un enfoque de moderno ingeniero: mareas, corrientes, vientos y el estado general de todas las obras existentes en el momento. Acabó elaborando un proyecto, que ciertamente no llegó ni a comenzar en obras reales; pero de él beberán todos los demás planes que en el futuro se fueron elaborando hasta finales del siglo XIX: cerrar definitivamente, y de una vez por todas acabar con la mayor obsesión de los castreños desde tiempos medievales, los boquetes de Santa Ana; construir un rompeolas que arrancara desde la peña de aquella Santa; y levantar un contradique⁵ que naciera de las rocas de la punta del Torrejón.



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

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

⁵Escribía sobre estas cuestiones el corresponsal de Pascual Madoz hacia el año 1857: “(...) el puerto con 2 buenos muelles, dentro de los que se encuentre la dársena donde se abrigan los buques mayores y menores que arriban al puerto (...). Desde el peñasco en que finaliza la tierra y están fundadas la iglesia y castillo, se prolongan al E. de Castro dos escarpadas rocas unidas artificialmente por dos grandes arcos de los que el extremo del uno toca la gran roca aislada, donde se halla la antiquísima ermita de Santa Ana. Este ramal forma un ángulo casi recto con la línea del puerto, sirviéndole por su considerable altura de antemural para los vientos del O. NO. Y N., pero la abertura de los dos arcos da entrada a las embravecidas olas del mar del N. y NE. que impide el sosiego y seguridad que era de esperar, en un puerto tan bien situado, si estuviesen cerrados aquellos y no tuviesen el desabrigo de los vientos del NE. y E. Para su remedio el ingeniero hidráulico D. José María Mathe, de orden de S. M. en el año 1832, levantó un plano de una segunda dársena más al E., proyectando la prolongación de un muelle desde la roca del castillo en dirección SE., y otro que debía partir desde la peña del Torrejón hacia el NE.; con lo cual, sin necesidad de cerrar los arcos, quedaba un magnífico y seguro puerto tan accesible a todo buque en las tempestades, como profundo, pues dentro de dichos muelles se encontraba un fondo en las bajamares equinociales, de 14 hasta 37 pies de agua; no paraba aquí el beneficio; estendiéndose hasta aumentar la población con un dilatado y delicioso terreno hacia la parte S. Este proyecto de tan conocida utilidad quedó paralizado a causa de las vicisitudes porque ha pasado la nación. Por último, el ayuntamiento ha representado a S.M. la conveniencia general de cerrar los arcos citados, solicitando al propio tiempo 30.000 duros de los fondos de los 200 millones de r. destinados para caminos y puertos, teniendo la esperanza de que el Gobierno preste su apoyo a una obra de tan conocida utilidad. No se crea por esto que el puerto de Castro carece de seguridad para los navegantes: la tiene y una prueba de ello es el refrán

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

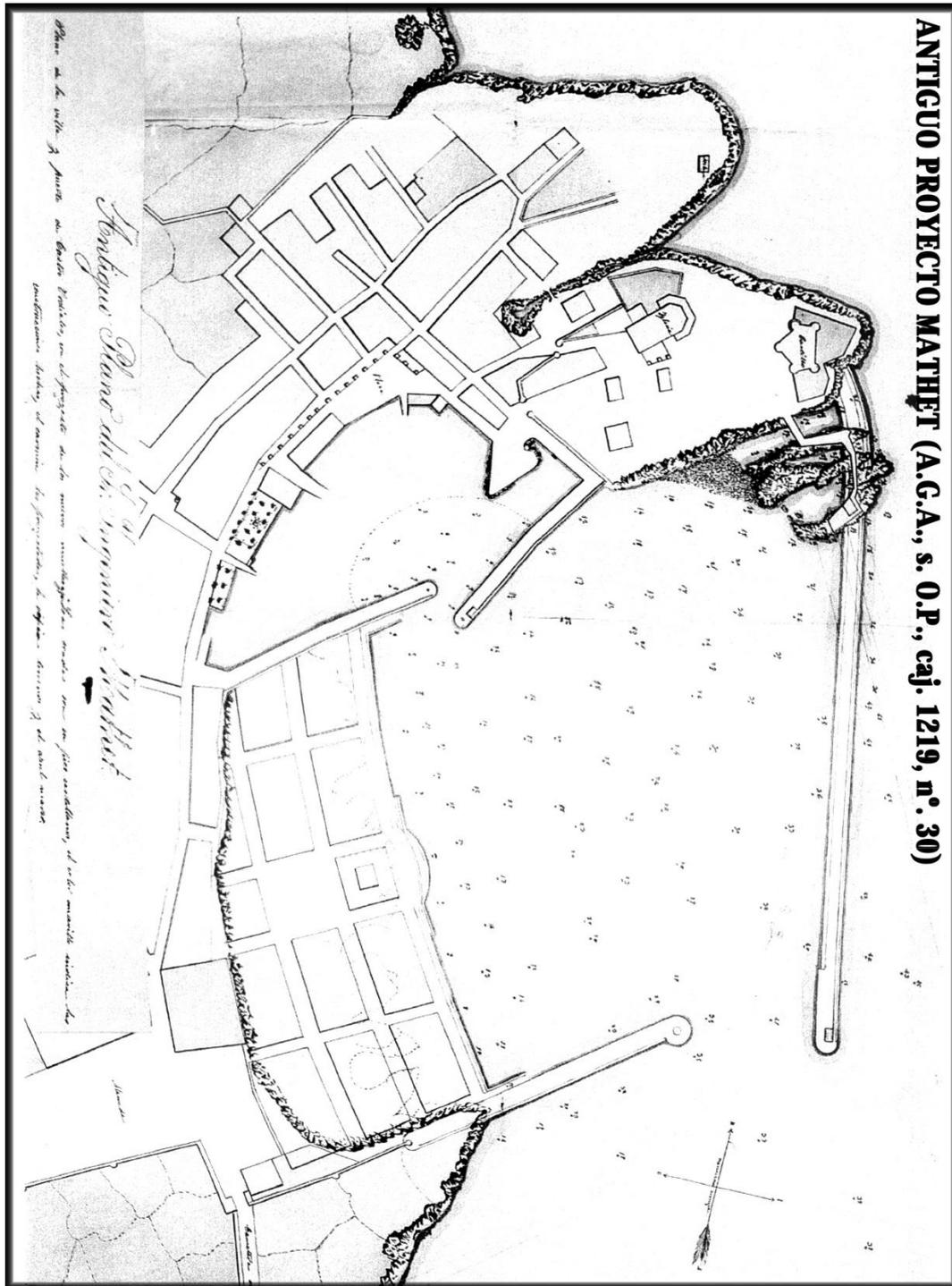
Pero del proyecto de Mathé: nada de nada. Una Junta de Muelles y la declaración en 1842 del de Castro como “puerto de segunda clase” y aduana subalterna de la de Santander que, aunque pequeño, podía ser un grifo para que llegaran fondos y dineros que invertir en el puerto. Pero aquello no era suficiente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

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

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

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

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



2. ESTRATEGIA A PARTIR DE 1850

Mediando la centuria del Ochocientos, sin ser todavía nada drástico y espectacular, parecía que las cosas, y especialmente la marcha de la economía castreña, empezaban a tener un horizonte un poco más despejado. Le pesca, después de siglos de auténtica penuria, remontaba

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

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

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

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

“CONDICIONES GENERALES

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

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

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

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

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

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

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

“CONDICIONES DE TRAZADO

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

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

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

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

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

⁹González Regueral, S., Anales de obras públicas, nº. 1, año 1876, pp. 52 y 53.

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

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

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

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

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

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

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

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

¹⁰Ibidem, pp. 55 y 56.

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

¹¹ Alemany (91), p. 17.

III

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

1. DECLARACIÓN DE PUERTO DE REFUGIO PARA CASTRO URDIALES

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

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

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

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

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

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

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

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

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

1. EL FARO



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

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

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

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

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

³ Sánchez Terry (91).

⁴ Parada, Ilustración, abril de 1999.

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



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

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

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

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

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

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

⁶ Prada, ob. cit.

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

⁸ Ibidem.

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

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

¹¹ Prada, ob. cit.

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

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

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

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

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

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

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



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

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

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

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

3. OBRAS EN EL PUERTO

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

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

¹⁴ Serén (98), p. 144.

¹⁵ Prada, ob. cit.

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

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



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

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

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

¹⁷ Ibidem.

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

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

²⁰ Prada, Ilustración, abril de 1999.

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

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

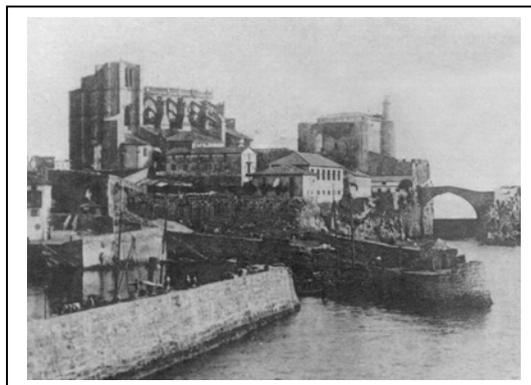
²³ Memoria ... 1859, ob. cit.

²⁴ Memoria ... 1859 y 1860, ob. cit.

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

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

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



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

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

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

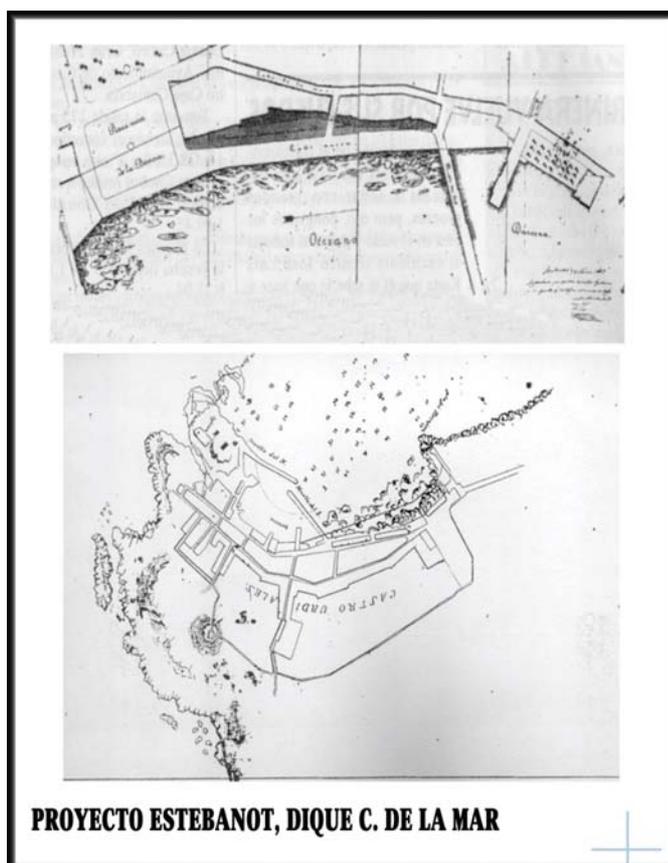
En el mes de febrero de 1865 ya se recibió en la Alcaldía una carta remitida por los comerciantes y mayores propietarios, argumentando, dada la llegada de muchos veraneantes, la

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

²⁷ Ibidem.

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

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



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

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

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

³¹ Ibidem.

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



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

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

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

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

³³ Prada, Ilustración, mayo de 1999.

³⁴ Ibidem.

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

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

³⁷ Prada, Ilustración, marzo de 1998.

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

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

IV

LOS INTERESES MINEROS CALIENTAN MOTORES

1. TIEMPOS TURBULENTOS Y CAMBIOS

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

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

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

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

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

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

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

2. DESARROLLO MINERO: VIZCAYA Y CASTRO

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

³ Homobono (94).

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

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

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

Fuente: Homobono (94)

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

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